2021.02.11

**UZASADNIENIE**

1. **Potrzeba i cel regulacji**

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

Przez czas obowiązywania dotychczasowej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zgłaszanych było wiele postulatów i uwag co do treści jej przepisów. Projektowane zmiany ustawy mają na celu:

1) wyjście naprzeciw oczekiwaniom społecznym oraz dostosowanie się do coraz szybszego rozwoju branży motoryzacyjnej;

2) służyć jeszcze lepszemu wsparciu rozwoju elektromobilności oraz infrastruktury paliw alternatywnych, a tym samym zachęcić konsumentów do zakupu pojazdów napędzanych tymi paliwami;

3) dostosowanie obowiązujących przepisów prawa do założeń zawartych w ogłoszonej przez Ministra Klimatu i Środowiska „Dziesiątki dla elektromobilności”.

Należy również wskazać, że projektowana ustawa, w zakresie swojej regulacji, transponuje do polskiego prawa dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 r. w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającą dyrektywę 2012/27/UE oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniającą dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej.

Niezależnie od prac legislacyjnych nad niniejszym projektem, należy dodać, że w celu realizacji „Dziesiątki dla elektromobilności” Minister Klimatu i Środowiska i nadzorowany przez niego Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), 26 czerwca 2020 r., uruchomili programy mające na celu wsparcie osób fizycznych oraz przedsiębiorców w zakupie pojazdów zeroemisyjnych. Pierwsze programy zakończyły się 31 lipca 2020 r.

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

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

Prace nad projektem poprzedzone były analizą kwestii recyklingu baterii instalowanych w pojazdach elektrycznych i hybrydowych, jednak stwierdzono brak uzasadnienia dla rozszerzania przedmiotowego projektu o kwestię zagospodarowania tych odpadów. W przypadku baterii do pojazdów elektrycznych i hybrydowych stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Kolejną dogłębnie analizowana kwestią było zagadnienie stref czystego transportu. W kontekście proponowanych rozwiązań w zakresie stref czystego transportu należy przyjąć, że działania mające na celu zmniejszenie poziomu emisji w centrach miast, gdzie są one najwyższe, jest uzasadnione ze względów zdrowotnych i ekologicznych. Działania te wpisują się również w cele polskiego rządu oraz cele wskazane przez Unię Europejską w zakresie dążenia do redukcji emisji pochodzących z transportu.. Projektowane przepisy pozwalają na utworzenie strefy czystego transportu na terenie każdej gminy, oraz zostawiają organom gminy dużą swobodę decyzyjna w zakresie szczegółowych rozwiązań dotyczących strefy. Zdecydowano się na takie rozwiązanie przyjmując, że władze lokalne najlepiej znają potrzeby danej gminy i to jak można zaadresować je tworząc strefę.

W projektowanych przepisach wprowadzono także niezbędne pojęcia i rozwiązania dotyczące planowanego powstania infrastruktury tankowania wodoru. Jednym z najważniejszych celów jest przygotowanie przez prawodawcę koherentnych regulacji, określających nie tylko podstawowe definicje ustawowe, ale również konkretne rozwiązania, które poprzez swoją spójność, umiejętność prognozowania rynku i pewną dalekosiężność będą impulsem do rozpoczęcia wykorzystania wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie. Jednym z priorytetów regulacyjnych w tym zakresie jest wprowadzenie przepisów dotyczących infrastruktury wodorowej, w tym tych odnoszących się do powstawania oraz zgodnej z obowiązującymi normami bezpiecznej eksploatacji i modernizacji stacji wodoru. Proponowane przepisy określają także organy odpowiedzialne za dopuszczenie do użytku stacji wodoru i ich niezbędną kontrolę techniczną.

Zapewni to pewność prawa inwestorom w stacje wodoru, których powstanie umożliwi rozwój mobilności wodorowej. Nowe paliwo alternatywne znajdzie zastosowanie w różnych segmentach gospodarki w ramach zorganizowanych flot pojazdów, w logistyce przemysłowej oraz transporcie publicznym. Zwłaszcza ten ostatni segment charakteryzujący się stosunkowo dużym zużyciem wodoru na pojazd i znaczną flotą może okazać się przez dłuższy czas kluczowym z punktu widzenia popytu na paliwo wodorowe. Nie można pominąć również potencjału we wdrożeniu wodoru w transporcie kolejowym i morskim oraz perspektywy pojawienia się na drogach pierwszych samochodów osobowych napędzanych wodorem

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

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

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

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

Obecnie występują również wątpliwości odnośnie do kwestii, które stacje ładowania świadczą usługę ładowania przez co podlegają obowiązkowej kontroli przeprowadzanej przez Urząd Dozoru Technicznego (UDT). Brak również przepisów dających UDT uprawnienia w zakresie dodatkowych kontroli, np. w przypadku powzięcia informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa

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

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

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

W obowiązujących przepisach ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych pojęcie wodoru zostaje wspomniane jedynie w kontekście ujęcia go jako jednego z paliw alternatywnych. Obowiązująca definicja ustawowa pojazdu napędzanego wodorem jest zbyt wąska oraz brak jest regulacji dotyczących budowy, eksploatacji, naprawy i modernizacji stacji i punktów tankowania wodoru.

W związku z tym, projekt wprowadza do nowelizowanej ustawy niezbędne w tym zakresie regulacje.

**1.1. ustawa z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń**

Obecne sformułowanie w kwestii kar za nieuprawniony wjazd do strefy czystego transportu nie jest jednolite z projektowanymi zmianami pojęć.

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

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

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

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

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

Obecnie przepisy nie pozwalają zaliczyć montażu punktu ładowania do czynności zwykłego zarządu, co utrudnia instalację tych obiektów.

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

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

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

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

W obecnym stanie prawnym zezwala się na poruszanie się pojazdów elektrycznych po pasach ruchu wyznaczonych dla autobusów. Projektuje się poszerzenie zakresu przedmiotowego tego przepisu poprzez nadanie ww. uprawnienia także pojazdom zasilanym wodorem.

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

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

**1.8. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska**

Obecne przepisy nie regulują kwestii przekazania gminom, na terenie których występuje przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO2, informacji będącej podstawą do wyznaczenia strefy czystego transportu.

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

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

**1.10 Ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych**

W oparciu o delegację art. 244 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, minister właściwy do spraw gospodarki ma określić, w drodze rozporządzenia, inne niż cena kryteria oceny ofert, które mają zastosowanie w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień, oraz sposób opisania i oceny tych kryteriów, kierując się potrzebą wdrożenia przepisów prawa Unii Europejskiej oraz mając na względzie szczególny charakter lub cel zamówienia oraz ułatwienie stosowania tych kryteriów oceny ofert.

**2. Prawo europejskie**

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

Dyrektywa 2019/944 UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE ustanawia zasady dotyczące wytwarzania, przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii i dostaw energii elektrycznej, oraz przepisy dotyczące ochrony konsumentów, w celu stworzenia zintegrowanych, konkurencyjnych, elastycznych i przejrzystych rynków energii elektrycznej. Przedmiotowa dyrektywa dąży do zapewnienia wysokiego stopnia bezpieczeństwa dostaw i sprawnego przejścia na zrównoważony, niskoemisyjny system energetyczny. Dyrektywa określa także, w art. 33, warunki, na jakich, w drodze wyjątku, który może wprowadzić państwo członkowskie, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego (OSD) może być właścicielem stacji ładowania pojazdów oraz prowadzić działalność obejmującą takie stacje. Niniejszy projekt wdraża dyrektywę 2019/944 w tym właśnie zakresie. Przepisy implementujące postanowienia dyrektywy 2018/844 do polskiego porządku prawnego mają natomiast zastosowanie do: nowych budynków oraz budynków poddawanych przebudowie albo remontom budynków niemieszkalnych i mieszkalnych mających więcej niż 10 miejsc parkingowych, jak również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych. Zgodnie z art. 8 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, zwanej dalej „dyrektywą 2010/31/UE”, w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków niemieszkalnych i budynków niemieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, wraz z infrastrukturą kanałową na przewody elektryczne, na co najmniej jednym na pięć miejsc parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych. Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 5 dyrektywy 2010/31/UE, w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków mieszkalnych i budynków mieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, do których należy więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację infrastruktury kanałowej na przewody elektryczne na wszystkich miejscach parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych. Wymagania dyrektywy 2010/31/UE dotyczą również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych co do których państwa członkowskie określają wymagania dotyczące instalowania minimalnej liczby punktów ładowania – obowiązujące od 1 stycznia 2025 r. Mając na uwadze cel dyrektywy jakim jest zapewnienie rozwoju infrastruktury niezbędnej do inteligentnego ładowania pojazdów elektrycznych, przepisy te odnoszą się do wymagań dotyczących instalowania punktów ładowania i infrastruktury kanałowej.

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

1. Projektowane zmiany mają na celu przede wszystkim:

* doprecyzowanie zasad dotyczących ustanawiania stref czystego transportu, możliwość ich utworzenia na terenach wszystkich gmin oraz określenia indywidualnych uprawnień do wjazdu, wyznaczenie obowiązku tworzenia stref w gminach liczących powyżej 100 000 tys. mieszkańców gdzie występuje przekroczenie norm poziomu stężenia średniorocznego zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu NO2;
* wprowadzenie ułatwień w procedurach planowania i projektowania punktów ładowania   
  w budynkach wielorodzinnych, w tym określenie obowiązku zapewnienia odpowiedniej mocy przyłączeniowej dla budynków i wprowadzenie ułatwień w uzyskiwaniu zgody na instalację punktu ładowania na parkingach wielostanowiskowych we wspólnotach/spółdzielniach mieszkaniowych,
* dookreślenie uprawnień UDT oraz TDT w zakresie przeprowadzania kontroli,
* doprecyzowanie kwestii związanych ze stacjami ładowania oraz zmiana definicji stacji ładowania,
* nałożenie obowiązku wydawania indywidualnych kodów identyfikacyjnych oraz wprowadzenie odpłatności za wydawanie tych kodów,
* określenie zasad amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych,
* wprowadzenie ułatwień w zakresie budowy stacji ładowania,
* wprowadzenie definicji dla infrastruktury tankowania wodoru oraz rozwoju gospodarki wodorowej,

- wdrożenie dyrektyw Parlamentu Europejskiego nr 2019/1161 i 2019/944 oraz 2018/844.

2. Kluczowe zmiany zawarte w projekcie

Jedną z najistotniejszych zmian wprowadzanych w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych proponowanych w projekcie, jest ww. zmiana zasad tworzenia stref czystego transportu. Zgodnie z obecne obowiązującymi uregulowaniami dotyczącymi stref czystego transportu, gminy liczące powyżej 100 tys. mieszkańców mają możliwość wprowadzania takich stref, jednakże praktyka wskazuje, że nie podejmują takich działań nawet w przypadku złej jakości powietrza na swoim obszarze. Projektowane zmiany maja na celu uelastycznienie przepisów w tym zakresie. Dobrym rozwiązaniem wydaje się prowadzenie możliwości utworzenia stref dla wszystkich miast, niezależnie od liczby mieszkańców, tak jak przewidywała to pierwotna wersja projektu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jednocześnie, proponuje się nałożyć obowiązek ich utworzenia na gminy liczące więcej niż 100 tys. mieszkańców, jeżeli nastąpi przekroczenie norm zanieczyszczenia powietrza na ich obszarach. Kolejne proponowane zmiany to nadanie gminom postulowanych możliwości wprowadzania własnych podmiotowych i przedmiotowych wyłączeń w ograniczeniu ruchu pojazdów. Pojazdy uprawnione do wjazdu do stref czystego transportu powinny mieć specjalne oznaczenia, tak aby niewątpliwie było wiadomo, czy dany pojazd jest uprawniony do poruszania się po strefie.

Proponowane przepisy nie wprowadzają żadnych nowych obciążeń finansowych dla obywateli.

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

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

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

Projektowane rozwiązania mają także na celu określenie zasad korzystniejszej amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych. Zaproponowane rozwiązania są korzystniejsze od obowiązujących dla pojazdów spalinowych, a zatem, służą promocji pojazdów niskoemisyjnych.

W związku z spodziewanym wzrostem popularności pojazdów zasilanych wodorem, w projektowanym przepisach zostały zawarte niezbędne definicje i zapisy pozwalające na powstanie infrastruktury tankowania tego paliwa.

Ponadto, projektowane zmiany w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne mają na celu ułatwienie budowy stacji ładowania. Obecnie, w przypadku budowy stacji ładowania pojazdów, problematyczną i długotrwałą procedurą jest uzyskanie OSD, warunków przyłączeniowych. Wprowadzane zmiany będą dotyczyć ogólnodostępnej stacji ładowania obejmującej wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy polegać będą na skróceniu terminu odpowiedzi od OSD w zależności od grupy przyłączeniowej ze 150 do 60 dni. W przypadku braku możliwości zapewnienia wskazanej we wniosku mocy przyłączeniowej, OSD będzie zobowiązany udzielić informacji o maksymalnej mocy we wskazanym miejscu.

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

**Art. 2 - Definicje**

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

**Autobus zeroemisyjny** – obecna definicja została doprecyzowana. Włączenie trolejbusów do definicji autobusu zeroemisyjnego wynika z motywu 18 dyrektywy, zgodnie z którym trolejbusy uznawane są za autobusy zeroemisyjne, pod warunkiem że napędzane są wyłącznie energią elektryczną lub korzystają wyłącznie z zeroemisyjnego mechanizmu napędowego, gdy nie są podłączone do trakcji.

**Operator punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG)** – wprowadzono definicję podmiotu celem dostosowania regulacji w zakresie bunkrowania do systematyki ustawy

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

**Paliwa alternatywne** – obecna definicja została zmodyfikowana tak, aby obejmowała nie tylko pojazdy samochodowe i jednostki pływające, lecz również inne pojazdy silnikowe oraz pociągi.

**Pojazd napędzany gazem ziemnym** – definicja został doprecyzowana o typ silnika, w jaki wyposażony jest pojazd aby spełnić wymóg w niej zawarty. Wymienione są silniki jednopaliwowe oraz dwupaliwowe typu A1 oraz posiadające tryb serwisowy jeżeli występuje on w fabrycznej instalacji gazowej, z którą homologowany jest pojazd lub w przypadku silnika o zapłonie iskrowym posiadające maksymalnie 15 l awaryjny zbiornik benzyny. Doprecyzowanie ma na celu objęcie definicją pojazdów, które ze względów konstrukcyjnych są fabrycznie przystosowane wyłącznie do zasilania gazem ziemnym, a ich eksploatacja na innym rodzaju paliwa jest w znacznym stopniu utrudniona. Zmiana ma także na celu uniknięcie włączania do definicji pojazdów posiadających niefabryczne instalacje posiadające małe zbiorniki gazu, oraz brak lub łatwe do odłączenia tryby serwisowe umożliwiające eksploatację prawie wyłącznie na oleju napędowym lub benzynie w trakcie eksploatacji.

**Pojazd napędzany wodorem –**obecna, wąska definicja została zmodyfikowana tak, aby obejmowała nie tylko pojazdy samochodowe, lecz również inne pojazdy silnikowe oraz pociągi.

**Punkt bunkrowania wodoru** – zdefiniowane zostało urządzenie lub zespól urządzeń do zaopatrywania jednostek pływających w wodór.

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

**Rower wspomagany elektrycznie** – dodano definicję roweru posiadającego pomocniczy napęd elektryczny.

**Stacja gazu ziemnego** – dodano definicję stacji gazu ziemnego CNG i LNG.

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

**Stacja tankowania wodoru** – dodano definicję stacji wodoru; biorąc pod uwagę wczesny etap rozwoju przedmiotowej technologii definicja stanowi, że jest to zespół urządzeń służący do tankowania wodoru, bez rozróżniania celu komercyjnego (świadczenie usługi) lub innego

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

**Zamawiający** - wprowadzone zostało pojęcie zgodne z art. 4 i art. 5 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych

**Art. 3**

Zmiany zawarte w ust 1 pkt 6 dotyczą kwestii związanych z przekazywaniem danych dotyczących zużyci energii elektrycznej przez operatora stacji ładowania.

Ust. 1 pkt 7 rozszerzono o kwestię zawarcia umowy przez operatora stacji ładowania na potrzeby świadczenia usług ładowania przez dostawców usług ładowania, którym udostępniono ogólnodostępną stację ładowania.

Zmodyfikowany pkt 10 w ust. 1 zapewnia dostawcom usług ładowania w oparciu o umowę zawartą na zasadach rynkowych, dostęp do ogólnodostępnej stacji ładowania.

W ust. 2 uchyla się pkt 1 ponieważ wskutek zmian wprowadzonych w zakresie zadań operatora i dostawcy usługi ładowania, przepis ten jest zbędny.

Przepisy ust. 2 pkt 2 uzupełniono o przykładowy katalog czynności składających się na usługę ładowania i związanych z zapewnieniem rejestracji użytkownika samochodu elektrycznego lub hybrydowego, autoryzacją sesji ładowania, prowadzeniem ewidencji informacji o sesji ładowania, udostępnieniem informacji o sesjach ładowania użytkownikowi, naliczaniem opłat i pobieraniem płatności, wystawianiem dokumentów sprzedaży oraz obsługą zgłoszeń i reklamacji.

**Art. 3a**

Zgodnie z art. 33 dyrektywy 2019/944 określone zostały zasady utrzymywania przez OSD własności ogólnodostępnych stacji ładowania. Co do zasady, zgodnie z przepisami dyrektywy, OSD nie może być właścicielem, posiadać ani budować stacji ładowania pojazdów. Ma to na celu uniknięcie sytuacji kiedy OSD wykorzystałoby swoją uprzywilejowaną sytuację i rozwijał sieć dystrybucyjną w ten sposób, aby tylko należące do niego stacje były przyłączane do sieci. Wyjątkiem są stacje wykorzystywane przez operatora systemu dystrybucyjnego wyłącznie do użytku własnego. Dyrektywa przewiduje jednak procedurę, której zastosowanie umożliwia OSD, w drodze wyjątku, nabycie własności stacji ładowania lub jej budowę lub eksploatację. Pozostawia jednak państwu członkowskiemu swobodę w zakresie jej wdrożenia. Biorąc pod uwagę realia krajowe rynku stacji ładowania oraz określony w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne zakaz prowadzenia przez OSD działalności innej niż dystrybucyjna, zdecydowano się na wprowadzenie przewidzianych przez dyrektywę odstępstw ale jedynie w zakresie własności istniejących (wybudowanych przed wejściem w życie przepisów) ogólnodostępnych stacji ładowania (sformułowanie „pozostać właścicielem” zamiast nabyć własność) rezygnując jednocześnie z umożliwienia OSD prowadzenia działalności operatora lub dostawcy.

**Art. 3b**

Projektowany przepis jest konsekwencją wprowadzenia do krajowych przepisów określonego w art. 3a odstępstwa od generalnej zasady, zgodnie z którą OSD nie może być właścicielem, operatorem ani dostawcą usługi ładowania. Dyrektywa 2019/844 wymaga, aby w przypadku wprowadzenia odstępstw, wprowadzić również regulacje skutkujące stopniowym wycofywaniem się OSD z działalności, którą w ramach odstępstw może prowadzić. W związku z tym, zgodnie z art. 33 dyrektywy, przepis określa tryb przeprowadzenia konsultacji rynkowych oraz sprzedaży należącej do OSD stacji ładowania, oraz rolę Prezesa URE w tym postępowaniu. Zgodnie z wytycznymi zawartymi w Dyrektywie 2019/944, przeprowadzenie konsultacji oraz sprzedaż stacji ładowania do OSD są procedurami obowiązkowymi.

Celem konsultacji jest sprawdzenie, czy istnieją podstawy do zobligowania OSD do ogłoszenia przetargu celem zbycia stacji (co służy wdrożeniu art. 33 ust. 4 dyrektywy 2019/944 (fragment państwa członkowskie zapewniają stopniowe wycofywanie się operatorów systemów dystrybucyjnych z prowadzenia działań w tym zakresie)).

**Art. 9**

Uchylenie art. 9 jest następstwem wprowadzonych w projekcie zmian dotyczących zawarcia umowy ze sprzedawcę energii elektrycznej na ogólnodostępnej stacji ładowania.

**Art. 12a**

Projektowany artykuł określa procedurę dotyczącą instalacji punktu ładowania na wniosek osoby posiadającej tytuł prawny do lokalu w tym danym budynku i stanowisko postojowe do wyłącznego użytku. W celu instalacji takiego punktu ładowania, należy złożyć wniosek do zarządcy nieruchomości, a w przypadku gdy nie został on wyznaczony, do zarządu wspólnoty lub spółdzielni lub do osoby sprawującej zarząd nad nieruchomością, której wniosek dotyczy. W przypadku budynków będących zabytkami instalacja punktu ładowania uzależniona jest od zgody właściwego konserwatora zabytków. Projektowane przepisy mają na celu ułatwienie w procedurze instalacji punktu ładowania.

**Art. 12 b**

Projektowany artykuł określa kwestie związane z sporządzeniem ekspertyzy dotyczącej możliwości zainstalowania punktu ładowania. Ekspertyza ma być podstawowym źródłem informacji w zakresie możliwości zainstalowania punktu ładowania w wybranym budynku. Osoba zainteresowana złożeniem wniosku o instalację, musi rozpocząć całą procedurę od złożenia wniosku o zlecenie sporządzenia ekspertyzy oraz ponieść koszty jej sporządzenia. Ponieważ to taka osoba jest ewentualnym beneficjentem sporządzenia ekspertyzy, nie jest bowiem uzasadnione aby koszty tego działania ponosili również inni mieszkańcy budynku. W przepisach określono termin, w jakim należy zlecić sporządzenie ekspertyzy oraz jej treść. Ur W przypadku, gdy wnioski o instalację punktu ładowania zamierza złożyć kilku wnioskodawców, można sporządzić jedną ekspertyzę dotyczącą wszystkich punktów ładowania objętych tymi wnioskami. Rozwiązanie to ma na celu ułatwienie w przypadku chęci budowy punktów ładowania przez kilku wnioskodawców jednocześnie.

**Art. 12c**

W art. 12c ust. 1 wprowadzono przepis, który określa, że budynki niemieszkalne, z którymi związanych jest więcej niż dziesięć stanowisk postojowych projektuje się i buduje tak aby zapewnić zainstalowanie co najmniej jednego punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne, na co najmniej jednym na pięć stanowisk postojowych, w sposób umożliwiający zainstalowanie punktów ładowania między innymi w przypadku gdy parking znajduje się wewnątrz budynku, lub parking przylega do budynku lub jest powiązany z budynkiem pod względem własności lub użytkowania.

W przypadku projektowanych i budowanych budynków mieszkalnych mających, z którymi związanych jest więcej niż dziesięć stanowisk postojowych, zgodnie z projektowanym art. 12c ust. 2 należy zapewnić zainstalowanie kanałów na przewody i kable elektryczne, na wszystkich stanowiskach postojowych, aby umożliwić zainstalowanie punktów ładowania między innymi w przypadku gdy parking znajduje się wewnątrz budynku, lub parking przylega do budynku lub jest powiązany z budynkiem pod względem własności lub użytkowania.

Jednocześnie, w art. 12c ust. 3 w zależności od kosztów przebudowy albo remontu oraz kosztów instalacji punktów ładowania i infrastruktury kanałowej dla budynków mieszkalnych i niemieszkalnych poddawanych przebudowie albo remontom wprowadzono stosowne zapisy dotyczące konieczności lub braku konieczności instalacji punktów ładowania lub infrastruktury kanałowej.

W art. 12c ust. 4 określono, że dla budynków, o których mowa w art. 12b ust. 1-3 będących zabytkiem instalacja punktu ładowania oraz kanałów na przewody i kable elektryczne wymaga uzyskania zgody wojewódzkiego konserwatora zabytków właściwego dla miejsca położenia zabytku.

Ponadto w art. 12c ust. 5 określono, że dla budynków będących własnością małych i średnich przedsiębiorców nie stosuje się przepisów art. 12c ust. 1 i 3 - w odniesieniu do budynków niemieszkalnych.

Przepisy wskazane w art. 12c wprowadzają nowe wymagania dotyczące budynków, a w szczególności instalowania punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych lub wstępnego wyposażania parkingów w odpowiednią infrastrukturę kanałową - kanałów na przewody i kable elektryczne, która stworzy warunki umożliwiające w razie potrzeby szybkie zainstalowanie punktów ładowania tam, gdzie będą potrzebne. Zmiany dotyczące infrastruktury elektrycznej parkingu oraz przebudowy, wiązać się będą również (w zależności od rodzaju budynku i parkingu) z pracami nad zapewnieniem przytoczonej infrastruktury kanałowej.

**Art.19**

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

Ponadto, ponieważ dotychczasowe brzmienie art. 19 pkt 3 ustawy o elektromobilności nie uwzględnia konieczności określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłaty za wydanie przez Dyrektora TDT opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach prawa, uzupełniono o te kwestie przepis upoważniający. O taką opinię, przed przystąpieniem do budowy punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu, może wystąpić inwestor.

**Art. 21**

W zakresie budowy stacji gazu ziemnego CNG wpisana została możliwość budowy punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Rozszerzenie ma na celu zwiększenie liczby stacji (LNG).

**Art. 22**

W ust. 1 wprowadza się 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.

Zmiany art. 22 ust. 2 wynika 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.

**Art. 27**

W ust. 4 określono tryb który stosuje się w celu ponownego rozpoczęcia eksploatacji stacji gazu ziemnego.

**Art. 28**

Proponowana w art. 28 ust. 2 ustawy o elektromobilności zmiana polega na wprowadzeniu wyłączenia obowiązku przeprowadzania przez TDT badań technicznych punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) w przypadku jego naprawy polegającej na dokonaniu czynności wynikających z instrukcji eksploatacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Obecny zapis ustawy o elektromobilności nie przewiduje takiego wyłączenia, co skutkowałoby obowiązkiem składania do TDT wniosku o przeprowadzenie badania technicznego każdorazowo w przypadku dokonania drobnych napraw, np. wymiany bezpiecznika. Zaproponowana zmiana usprawni funkcjonowanie punktów bunkrowania.

**Art. 28 b**

Dodanie nowego artykułu do ustawy o elektromobilności (art. 28b) jest niezbędne w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

Zmiana wynika z faktu, że to na poziomie ustawy, a nie rozporządzenia, jak pierwotnie projektowano, możliwe jest nałożenie obowiązku uzgadniania oceny ryzyka i planu bunkrowania z dyrektorem urzędu morskiego albo dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej, a także opiniowania tych dokumentów przez właściwego miejscowo komendanta powiatowego albo miejskiego Państwowej Straży Pożarnej. Na poziomie ustawy należy też wskazać obowiązek operatora punktu bunkrowania w zakresie nadzoru nad procesem bunkrowania, a także wymagania, jakie muszą spełniać osoby zaangażowane w operację bunkrowania. Kwestie te zostaną doprecyzowane na poziomie aktu wykonawczego, wydanego na podstawie art. 29 ust. 2.

**Art. 29**

Zmiana dotychczasowego brzmienie art. 29 ust. 2 pkt 3 ustawy o elektromobilności polega na uwzględnieniu konieczności określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłaty za wydanie przez Dyrektora TDT opinii w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) z wymaganiami technicznymi określonymi w przepisach prawa. O taką opinię, przed przystąpieniem do budowy punktu bunkrowania, może wystąpić inwestor.

**Art. 29 a**

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

**Art. 29 b**

Projektowany artykuł określa tryb wydania opinii Prezesa UDT lub Dyrektora TDT przed budową stacji wodoru.

**Art. 29 c**

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

**Art. 29 d**

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

**Art. 29 e**

Artykuł określa obowiązki operatora stacji wodoru.

**Art. 29f**

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

Uregulowanie to wydaje się niezbędne celem zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników tej infrastruktury. Kontrole doraźne byłyby przeprowadzane w przypadku zasygnalizowania wystąpienia zagrożenia dla bezpiecznego korzystania danej infrastruktury paliw alternatywnych.

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

**Art. 29g**

Sprawdzenie stanu faktycznego oraz zestawienie z tym, co przewidują normy w zakresie stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, stacji gazu ziemnego lub stacji tankowania wodoru, będzie odbywać się na zasadach określonych w przepisach ustawy o elektormobilności i paliwach alternatywnych.

Prowadzone przez UDT kontrole stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania transportu publicznego, stacji gazu ziemnego, czy stacji tankowania wodoru w zakresie spełniania przez te urządzenia wymagań technicznych, są prowadzone niezależnie od tego, czy podmiot eksploatujący, wykorzystuje te urządzenia do prowadzenia działalności gospodarczej, czy też nie. Podobnie na podstawie przepisów o dozorze technicznym, UDT wykonuje kontrole przestrzegania przepisów niezależnie od tego, czy eksploatujący wykorzystuje urządzenia techniczne podlegające dozorowi technicznemu przy wykonywaniu działalności gospodarczej, czy też nie. Stąd też nowelizowana ustawa wprowadza swoisty sposób przeprowadzania kontroli stacji ładowania, punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania transportu publicznego, stacji gazu ziemnego oraz stacji wodoru.

**Art. 30**

Przedmiotowa zmiana jest konsekwencją ww. zmian dotyczących wprowadzenia do ustawy regulacji w zakresie wodoru i związanych z nimi kompetencji kontrolnych TDT i UDT. .

**Art. 31**

W artykule określono przepisy właściwe do stosowania w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o wstrzymaniu eksploatacji stacji ładowania. Wskazanie ma na celu jasne określenie właściwych w tym względzie przepisów.

**Art. 33**

Art. 33 ust. 3 zostaje uchylony. Uzasadnieniem proponowanej zmiany jest to, że względu na ogólną specyfikę warunków portowych odrzucić należy budowę sieci stałych punktów dystrybucyjnych paliwa LNG przy nabrzeżach jako ekonomicznie i organizacyjnie nieuzasadnioną i w związku z tym odstąpić od obowiązku konsultacji projektu takiej budowy z właściwymi operatorami systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych i gazowych. Art. 33 ust. 4 również zostaje uchylony. W związku uchyleniem ust. 3 brak jest uzasadnienia do przekazywania stanowiska zawierającego ocenę technicznych i ekonomicznych warunków przyłączenia punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu.

Zmiany w ust. 5 stanowią konsekwencję uchylenia ww. przepisów.

**Art. 34**

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

Dodany został ust. 6 wyłączający z obowiązku osiągnięcia wymaganego progu podmiotów, o ile używają pojazdów do swoich ustawowych obowiązków związanych z ochroną ludności, bezpieczeństwem pożarowym oraz utrzymaniem porządku publicznego. Zadanie te są często realizowane przez wyspecjalizowane pojazdy, które ze względów konstrukcyjnych nie posiadają aktualnie wielu alternatywnych pojazdów zasilanych gazem ziemnym lub energią elektryczną.

**Art. 35**

W ust. 1 i 2 doprecyzowano, iż flota oraz liczba użytkowanych pojazdów będzie dotyczyła pojazdów samochodowych. Doprecyzowanie określa w sposób jasny i jednoznaczny udziału jakiego rodzaju pojazdów dotyczy przepis.

W ust. 2 dodano pkt 3 dodano kolejne wymagania w zakresie rozwoju floty niskoemisyjnego transportu przez jednostki samorządu terytorialnego.

W ust. 3 w związku z nowelizacją treści ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych zmienione zostały zasady zlecania wykonania zadania publicznego, którego wykonawca zobowiązany jest do wykorzystywania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

W ust. 4 wyłączony został obowiązek osiągnięcia minimalnego progu udziału pojazdów nisko i zeroemisyjnych do wykonywania lub zlecania 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. Jest to uzasadnione postulatami zgłaszanymi przez jednostki samorządu terytorialnego z których wynika, że pojazdy takie osiągają znikome przebiegi roczne. Ponadto, ze względu na specyfikę wykonywanych zadań muszą one być eksploatowane przez wiele godzin bez przerwy, co nie jest możliwe z powodu czasochłonnego ładowania baterii lub uzupełniania sprężonego gazu w przypadku pojazdów ciężarowych.

**Art. 35a**

Projektowany artkuł doprecyzowuje w jaki sposób należy zaokrąglać wskaźnik w zakresie liczenia udziałów pojazdów, o których mowa w art. 34, 35, 36, 68 i 68a. Zmiana ma na celu uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych.

**Art. 36**

Zaproponowana zmiana brzmienia ust. 1 umożliwia przeliczanie wymaganego progu udziału autobusów zeroemisyjnych podmiotom, które zapewnią ich udział łącznie na obszarze jednostki samorządu terytorialnego. Zgodnie ze zgłoszonymi uwagami, pozwoli to zapewnić zarządcom transportu posiadającym umowy z kilkoma przewoźnikami na różnych obszarach wymagany udział floty niskoemisyjnej łącznie. Będzie to możliwe poprzez zapewnienie przez niektórych przewoźników zdecydowanie większego udziału pojazdów zeroemisyjnych, a w innych mniejszego, nie wpływając na liczony łącznie obowiązek wymiany floty pojazdów.

**Art. 37**

Dodanie ust. 1a. Z obowiązku sporządzania co 36 miesięcy analizy kosztów i korzyści o której mowa w art. 36, zwolniono gminy, które osiągnęły wymagany próg udziału pojazdów zeroemisyjnych we flocie przewidziany dla następnego okresu określonego w art. 36 i art. 68 ust 4.

W ust. 4 ograniczeniu uległa liczba podmiotów którym przekazywana jest analiza kosztów i korzyści.

Dodany ust. 6 pozwala na uwzględnienie korzyści z nowopowstających linii tramwajowych, których utworzenie skutkować będzie wycofaniem autobusów napędzanych silnikiem spalinowym na tej samej trasie. Przyczyni się to do rozwoju niskoemisyjnego transportu ale nie będzie powodować nadmiernych obciążeń związanych z wymianą floty autobusów, jeśli na skutek inwestycji ich liczba ulegnie zmniejszeniu.

**Art. 38**

Doprecyzowanie ma na celu jednoznaczne wskazanie iż flota pojazdów dotyczy pojazdów samochodowych. Zmiana pozwoli na uniknięcie wątpliwości interpretacyjnych.

**Art. 39**

Projektowane zmiany wynikają z potrzeby dostosowania ustawy do oczekiwań społecznych oraz nadania JST prawa do stopniowego wprowadzania zmian związanych z ograniczaniem do miast wjazdu pojazdów emitujących zanieczyszczenia powietrza. Obecnie obowiązujące przepisy są dość restrykcyjne, w efekcie czego miasta nie chcą ustanawiać stref czystego transportu. Wynika to również z faktu, że w Polsce jest stosunkowo niewiele zarejestrowanych pojazdów elektrycznych. Zaproponowane zmiany wynikają również z doświadczeń innych krajów europejskich, które posiadają łagodniejsze obostrzenia wjazdu do stref. Proponuje się, aby wprowadzenie strefy czystego transportu było obowiązkowe wyłącznie w przypadku gminy o liczbie ludności powyżej 100 tys., na której terenie występuje przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO2..

Przepisy wprowadzają także możliwości dobrowolnego ustanowienia takich stref dla wszystkich gmin, niezależnie od liczby mieszkańców. Gminy otrzymały także możliwość wprowadzania własnych podmiotowych i przedmiotowych wyłączeń w ograniczeniu ruchu pojazdów. Aby łatwo było rozstrzygnąć, czy dany pojazd posiada uprawnienia na wjazd do ograniczonej strefy zgodnie z kryteriami przyjętymi w uchwale JST, proponuje się wprowadzenie oznaczeń w postaci naklejek umieszczanych w pojeździe na jego przedniej szybie.

Ust. 1 stanowi podstawę prawną do utworzenia strefy czystego transportu obejmującej drogi, których zarządcą jest gmina. Ze względu na brak wyznaczonej liczby mieszkańców oraz innych kryteriów mogą one powstać na terenie każdej gminy. Wymienione są także pojazdy elektryczne, napędzane wodorem, napędzane gazem ziemnym które otrzymują prawo do wjazdu do strefy niezależnie od wyłączeń uchwalonych przez gminę.

Ust. 2 zawiera wyłączenia kategorii pojazdów które otrzymują prawo na wjazd do strefy ze względu na swój rodzaj lub przeznaczenie. Są to pojazdy które ze względu na wykonywane zadania i pełnione funkcje muszą posiadać prawo wjazdu do wyznaczonej strefy jak np. pogotowie i policja.

Ust. 3 określa iż strefa może funkcjonować przez okres nieoznaczony lub oznaczony ale nie krótszy niż 5 lat, aby jej wprowadzenie przyniosło pozytywny efekt w zakresie zmniejszenia poziomu szkodliwych emisji pochodzących z sektora transportu.

Ust. 4 pozwala na dodatkowe wyłączenia podmiotowe i przedmiotowe od zakazu wjazdu do tej strefy, które może przyjąć rada gminy w uchwale ustanawiającej strefę. Projektowany przepis pozwala na swobodne kształtowanie przez gminy kwestii związanych z ruchem pojazdów na terenie strefy czystego transportu. W zakresie tym mieści się kwestia uprawnienia mieszkańców lub przedsiębiorców działających na terenie strefy do wjazdu nienależnie od posiadanego pojazdu. Gmina może podjąć także decyzję w zakresie dopuszczenia do wjazdu pojazdów spełniających określoną normę emisji spalin. Pozwala to na kształtowanie ruchu drogowego na terenie strefy biorąc pod uwagę indywidualne i lokalne czynniki.

Ust. 5 zezwala na umożliwienie wjazdu na teren strefy dla pojazdów innych niż uprawnione na podst. ww. przepisów, jednak po uiszczeniu opłaty. Decyzja w tym zakresie jest podejmowana przez gminę.

Ust. 6 określa, na jakie cele mogą być przeznaczone środki pochodzące z wjazdu do strefy czystego transportu będące dochodem gminy. Są to obszary związane z rozwojem ekologicznego transportu, który przyczynia się do poprawy jakości powietrza.

Ust. 7 określa maksymalne kwoty opłat za wjazd na teren strefy.

Ust. 8 podmiot pobierający opłatę za wjazd na teren strefy.

Ust. 9 wprowadza obowiązek utworzenia strefy w gminach o liczbie ludności powyżej 100 tys. mieszkańców, w których przeprowadzona przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska ocena poziomów substancji w powietrzu, wykazała przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO2, w terminie 12 miesięcy od dnia otrzymania informacji. Ze względu na specyfikę występujących w Polsce zanieczyszczeń powietrza właściwym działaniem jest zmniejszenie emisji najbardziej szkodliwych tlenków azotu, co przyczyni się do zmniejszenia zgonów spowodowanych jego zanieczyszczeniem oraz kosztów leczenia chorób układu oddechowego i krążenia.

Przeprowadzone w czerwcu 2019 r. w Krakowie badania rzeczywistych emisji pochodzących z transportu wykazały, iż jest on jednym ze źródeł szkodliwych tlenków azotu. Należy więc podjąć działania w celu ich ograniczenia na terenach największych miast.

Ust. 10 określa sposób oznakowania pojazdów, które są wskazane przez gminę poprzez umieszczoną na przedniej szybie nalepkę. Oznakowanie ma na celu łatwą identyfikację uprawnionych do poruszania się w strefie pojazdów, np. spełniających określone normy emisji spalin Euro.

Ust. 11 określa maksymalną wysokość opłaty za nalepkę przeznaczoną do oznakowania pojazdu.

Ust. 12 określa, iż opłata za wydanie nalepki przeznaczonej do oznakowania pojazdu stanowi dochód gminy.

Ust. 13 zawiera delegację do wydania rozporządzenia określającego wzór nalepki dla pojazdu umożliwiającej wjazd do strefy czystego transportu przez ministra właściwego do spraw transportu.

Ust. 14 określa sposób oznaczenia obszaru strefy czystego transportu – strefa będzie wyznaczona poprzez znaki drogowe.

**Art. 40**

Ust. 1 określa iż strefę czystego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy.

Ust .2 określa treść uchwały rady gminy ustanawiającej strefę czystego transportu.

Ust 3,4 i5 określają tryb przyjęcia projektu uchwały określający zasady funkcjonowania strefy czystego transportu na terenie gminy.

Ust. 6 wskazuje, iż uchwała rady gminy ustanawiająca strefę czystego transportu stanowi akt prawa miejscowego.

**Art. 41**

Proponowany zapis ust. 3 rozszerzy zakres informacji przekazywanych konsumentom, dotyczących kosztów przejechania pojazdem osobowym 100 km, w zależności od rodzaju paliwa oraz dostępności paliw alternatywnych na polskim rynku.

Obecny zapis ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zawęża obowiązek przekazywania informacji na temat proporcji cen paliw alternatywnych i tradycyjnych wyłącznie do cen paliw dostępnych na danej stacji, co przy obecnym, początkowym etapie rozwoju rynku paliw alternatywnych i ich dostępności wyłącznie na wybranych ogólnodostępnych stacjach paliw, nie wypełnia celu informacyjnego ustanowionego w dyrektywie 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Według dyrektywy 2014/94/UE, proste i łatwo porównywalne informacje o cenach różnych paliw mogłyby odgrywać istotną rolę w umożliwieniu użytkownikom pojazdów lepszej oceny relatywnych kosztów poszczególnych paliw dostępnych na rynku. Zatem, przy podawaniu na stacji paliw cen paliw, w szczególności gazu ziemnego i wodoru, powinna istnieć możliwość podawania do celów informacyjnych porównania ceny jednostkowej paliw alternatywnych z cenami paliw tradycyjnych.

Przy obecnym zapisie ustawy ceny, m.in. gazu ziemnego i wodoru, w większości przypadków byłyby pomijane. Zasadna jest więc zmiana zapisu w sposób, który pozwoli na przekazywanie konsumentom informacji o korzyściach płynących ze stosowania paliw alternatywnych, poprzez porównywanie cen benzyny silnikowej i oleju napędowego z cenami m.in. gazu ziemnego i wodoru, nawet w przypadku braku możliwości tankowania tych paliw na danej stacji.

Ponadto, przepis doprecyzowuje kwestię rodzaju pojazdów jakie będą brane pod uwagę przy obliczaniu kosztu przejechania 100 km na danym rodzaju paliwa. Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej do obliczeń będą brane pod uwagę pojazdy osobowe.

**Art. 41a**

Projektowany przepis określa sposób oraz podmiot uprawniony do nadawanie indywidualnych kodów identyfikacyjnych, zwanych numerami EIPA, oraz do uznania kodu podmiotom posiadającym numer zagraniczny. Polska zobowiązała się do stworzenia repozytorium kodów ID w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez KE. Konieczne jest więc wyznaczenie podmiotu nadającego kody oraz wyznaczenie stawek za ich nadanie i utrzymanie w systemie.

Ust. 1 jako uprawnionego do nadawania kodów zwanych numerami EIPA dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, dostawcy usługi ładowania, operatora stacji gazu ziemnego oraz operatora stacji wodoru wyznacza Prezesa UDT.

Nowelizowana ustawa umożliwiać będzie uznawanie kodów nadawanych w innych państwach członkowskich UE, jeżeli kod ten będzie odpowiadał strukturze numeru EIPA. Uznanie takiego kodu oraz jego utrzymanie generować będzie te same koszty w zakresie systemu EIPA, w związku z tym podobnie jak w przypadku numeru EIPA, za uznanie kodu pobierane będą opłaty, na pokrycie kosztów utrzymania systemu EIPA.

Ust. 2 określa tryb składania wniosku o nadanie numeru EIPA.

Przepisy ust. 3, jako kryterium ustalania wysokości opłaty dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego oraz operatora stacji wodoru za nadanie i utrzymanie numeru EIPA ustalają ilość stacji przedstawionych na interaktywnej mapie. Natomiast informacje dotyczące ilości stacji, na których działa dostawca usługi ładowania nie będą gromadzone w systemie, w związku z czym dostawcy usługi ładowania będą ponosili stałą opłatę za nadanie i utrzymanie numeru EIPA, niezależnie od ilości stacji, na których będą prowadzili działalność.

Określone w projekcie stawki są stawkami maksymalnymi. Mając na uwadze rozwój transportu niskoemisyjnego w rozporządzeniu określone zostaną stawki szczegółowe.

Ust. 4 określa ustawową delegację dla ministra właściwego do spraw energii do wydania rozporządzenia określającego wysokość opłaty za przyznanie numeru EIPA, uznanie kodu oraz termin jej wnoszenia.

**Art. 42**

Projektowane zmiany dotyczą uwzględnienia w Ewidencji Infrastruktury i Paliw Alternatywnych (EIPA) stacji wodoru oraz zasad nadawania indywidualnych kodów identyfikacyjnych zwanych numerami EIPA. Mają one na celu dostosowanie obecnych przepisów do planowanego pojawienia się stacji wodoru oraz zasad i trybu zgłoszenia do rejestru EIPA.

Ponadto uszczegółowieniu uległy regulacje w zakresie funkcjonalności całego systemu, np. wprowadzono obowiązek dokonania w nim zgłoszenia wyrejestrowania z rejestru najpóźniej w dniu zakończenia świadczenia usługi ładowania, tankowania gazu ziemnego lub wodoru w celu zapewnienia aktualnych danych w rejestrze.

Przepis zawiera także delegację dla ministra właściwego do spraw energii do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru zgłoszenia do rejestru EIPA.

**Art. 45**

W zakresie przepisów wprowadzone zostały nowe kategorie kar związane z planowanym powstaniem infrastruktury tankowania wodoru oraz wprowadzeniem kontroli doraźnych UDT i TDT.

W związku ze zmianą innych przepisów uchylone zostały ust. 1 pkt 5 oraz pkt 12.

W ust. 2 pkt 4 zaproponowane zostały nowe kwoty kar. Pozostałe zmiany w przepisie są skutkiem wskazanych zmian.

**Art. 46**

Zmiana jest konsekwencją wprowadzenia skrótu w innym miejscu ustawy.

**Art. 64 i Art. 65**

Zostają uchylone. W związku z implementacją dyrektywy 2019/944, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego nie będzie mógł budować ogólnodostępnej stacji ładowania. W związku z powyższym, model interwencyjny w którym OSD buduje stacje nie może być kontynuowany gdyż jest niezgodny z prawem europejskim. Natomiast wprowadzenie w celu utrzymania go dozwolonych przez dyrektywę odstępstw doprowadziłoby do sytuacji, kiedy proces danej stacji jest nieproporcjonalnie długi i skomplikowany (przed wybudowaniem każdej stacji, którą OSD musiałby wybudować w ramach mechanizmu musiałby najpierw przeprowadzić przetarg celem sprawdzenia, czy nie jest tym zainteresowany inny podmiot, stosując warunki określone w dodawanym art. 3a). W opinii projektodawcy konieczne zatem jest stopniowe wygaszenie mechanizmu interwencyjnego, czego dokonuje się przez uchylenie tych przepisów i wprowadzenie przepisów przejściowych pozwalających na dokończenie rozpoczętych inwestycji i inwestycji zaplanowanych na oznaczony w tym przepisie okres. Do tych przedsięwzięć art. 3a i 3b nie będą stosowane.

**Art. 66**

Zostaje uchylony. Uzasadnieniem uchylenia jest fakt, iż z powodu zakończenia budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w trybie art. 64 przepis jest zbędny.

**Art. 68**

W ust. 1 wskazano jednoznacznie, że za flotę użytkowanych pojazdów na potrzeby tej regulacji uznaje się pojazdy samochodowe.

W ust. 3 natomiast doprecyzowano, kiedy nie ma obowiązku wykonania lub zlecania wykonywania zadań publicznych, podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%.

**Art. 68a**

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

Nakłada na zamawiających obowiązek zapewnienia aby:

1) udział pojazdów kategorii M1, M2 i N1, zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 lit. a i b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zwanym dalej „rozporządzenie 2018/858”, elektrycznych lub napędzanych wodorem w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, wynosił co najmniej 22%, z tym że w okresie od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. do minimalnego udziału, 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) udział pojazdów kategorii N2 i N3, zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858, napędzanych paliwami alternatywnymi w całkowitej liczbie pojazdów tych kategorii objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b:

- od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. - co najmniej 7%,

- od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. - co najmniej 9%;

3) udział autobusów kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust.1 lit. a rozporządzenia 2018/858, 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 dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych, wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

- od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. - co najmniej 32%,

- od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r - co najmniej 46%.

**Art.68b**

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

**Art.68c**

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

**Art. 68d**

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

**Art. 68e**

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

**Art. 68f**

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

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

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

2) informacje o działaniach planowanych do podjęcia w celu zwiększenia wielkości udziału pojazdów niskoemisyjnych w ogólnej liczbie udzielanych zamówień ;

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

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

**Art. 68g**

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

**Art. 76**

W związku z licznymi postulatami samorządów dotyczącymi problemów z zawarciem umów na wykonywanie zadań publicznych z wymaganym poziomem w zakresie wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz możliwym paraliżem w aspekcie wykonywanych zadań publicznych termin został wydłużony o jeden rok.

**Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń**

W związku ze zmianami pojęć dotyczących funkcjonowania stref czystego transportu ujednolicono sformułowania zawarte w kodeksie wykroczeń aby nie występowały wątpliwości interpretacyjne dla służb porządkowych oraz ukaranych grzywną w przypadku nie przestrzegania zakazu wjazdu do strefy czystego transportu.

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

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

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

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

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

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

**Art. 22 ust 3 pkt 11**

Dodano regulację stanowiącą, iż czynnością zwykłego zarządu nie jest wydanie zgody na instalację punktu ładowania pojazdów i używanie punktu ładowania o mocy większej niż 11 kW. W efekcie tego instalacja i używanie punktu ładowania o mniejszej mocy jest czynnością zwykłego zarządu. Zmiana ta ułatwia montaż wykorzystywanych najczęściej w budynkach przez indywidualnych użytkowników punktów o mocy mniejszej niż 11 kW.

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

**Art. 5 ust. 1a pkt 2**

W przepisie zmieniony został podmiot zawierający umowę na dostarczanie energii elektrycznej do punktu ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania. W związku koniecznością dostosowania do funkcjonującego systemu jest to w wyniku zmiany - operator ogólnodostępnej stacji ładowania.

**Art. 7 ust. 1a**

W przepisie wyznaczającym preferencje czasowe dla warunków przyłączeniowych dla stacji ładowania transportu publicznego, rozszerzono kategorię o punkty ładowania o dużej mocy. Zmiana ta ma na celu ułatwienie budowy stacji ładowania o dużej mocy poprzez przyspieszenie terminu ich budowy.

**Art. 7 ust. 1b**

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

**Art. 7 ust. 5**

Do obowiązków przedsiębiorstwa energetycznego związanych z zapewnieniem realizacji i finansowania budowy i rozbudowy sieci dodane zostały ogólnodostępne stacje ładowania oraz infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego. Zmiana ta ma na celu przyspieszenie rozwoju infrastruktury ładowania.

**Art. 8 ust. 1**

W konsekwencji udzielenia preferencji czasowych dla warunków przyłączeniowych punktów ładowania o dużej mocy, w sprawach spornych dotyczących odmowy zawarcia umowy o przyłączenie do sieci, w tym dotyczących zwiększenia mocy przyłączeniowe zostały one do przepisu stanowiącego o trybie rozstrzygania sporów.

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

Projektowany punkt nakłada na OSD obowiązek uwzględnienia planowanych lokalizacji stacji ładowania pojazdów przy planach rozwoju sieci dystrybucji. Ma to na celu zwiększenie tempa powstawania infrastruktury ładowania.

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

**Art. 148a ust. 1**

W obecnie obowiązującym przepisie zezwalającym na jazdę po pasie przeznaczonym dla autobusów pojazdom elektrycznych, dodano analogiczne uprawnienia dla pojazdów napędzanych wodorem. Są to pojazdy zeroemisyjne które powinny otrzymać preferencje analogiczne to pojazdów elektrycznych.

**Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska**

W związku z planowanym obowiązkiem wprowadzenia stref czystego transportu w gminach gdzie stwierdzono przekroczenie dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO2, zobowiązano Głównego Inspektora Ochrony Środowiska do przekazania gminie takiej informacji. Działanie to ma na celu poinformowanie gminy o przekroczeniu poziomu zanieczyszczeń i konieczności utworzenia strefy czystego transportu w celu poprawy jakości powietrza.

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

**Art. 37 pkt 20**

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

**Art. 44 ust. 1 pkt 9 i 10**

Projektowane punkty rozszerzają zakres działań prowadzonych przez TDT w związku z nadanymi dodatkowymi uprawnieniami wynikającymi z przedmiotowej nowelizacji.

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

**Art. 69 ust. 1**

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

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

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

**Szczegółowy opis proponowanych zmian w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych**

W związku z uchyleniem przez dyrektywę 2019/1161 nałożonego dotychczas na instytucje i podmioty zamawiające ogólnego wymogu uwzględniania czynników energetycznego i oddziaływania na środowisko we wszystkich udzielanych przez nie zamówieniach uchyla się art. 244 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych.

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

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

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

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

**Inne oświadczenia dotyczące projektu**

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

1) art. 1 pkt 21 i 22, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;

2) art. 1 pkt 23, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;

3) art. 3 pkt 2 i art. 4 pkt 2, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana ustawa zawiera przepisy techniczne, o których mowa w § 4 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym zostanie skierowana do notyfikacji Komisji Europejskiej w zakresie dodawanych art. 29a-29f.

Projektowana ustawa będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 362, z późn. zm.), której dokona Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia

Ponadto, projekt nie wymaga przedłożenia innym niż ww. instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnień.