UZASADNIENIE

1. **Potrzeba i cel regulacji**

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

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

Naukowcy ze Śląskiego Centrum Chorób Serca oraz Uniwersytetu Śląskiego udowodnili, że samo zjawisko smogu ma wpływ na zwiększenie liczby hospitalizacji i zgonów. W 2019 r. w Polsce odnotowano 43 000 przedwczesnych zgonów ze względu na znaczną ilość pyłów PM 2.5 w powietrzu (w 2019 r. sektor transportu był odpowiedzialny za ok. 4,7 % emisji cząsteczek PM 2.5)[[1]](#footnote-2)). Ponadto wykazano, że podwyższony poziom najbardziej toksycznej składowej spalin będącej jednocześnie składową smogu – czyli tlenków azotu – powoduje częstsze występowanie zawałów serca (o 12 %), udarów mózgu (o 16 %), zatorowości płucnej (o 18 %) oraz migotania przedsionków serca (o 24 %). W 2019 r. sektor transportu był odpowiedzialny za ok. 37 % emisji NOx[[2]](#footnote-3)).

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

Działanie to również przyczyni się do realizacji zobowiązania Polski, wynikającego z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2008, str. 1, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2008/50/WE”, związanego z koniecznością dotrzymania wartości dopuszczalnych dla wybranych substancji w powietrzu, w tym dla dwutlenku azotu.

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

Zgodnie z danymi przekazanymi przez jednostki samorządu terytorialnego za 2021 r., 55 % spośród 74 gmin, nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289), zwanej dalej „ustawą o elektromobilności”, natomiast tylko 3 jednostki zrealizowały w ten sposób więcej niż 7 z 21 zadań publicznych. Ponadto sprawozdanie przedłożyło do Ministerstwa Klimatu i Środowiska 65 % ze zobowiązanych powiatów, z czego 55 % z nich nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą o elektromobilności. W odniesieniu do województw, sprawozdanie przedłożyło 56 % zobowiązanych jednostek, z czego 25 % nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą o elektromobilności, a tylko jedno z nich realizowało więcej niż siedem z siedemnastu zadań. Żadna jednostka samorządu terytorialnego nie spełniła wymogów ustawy o elektromobilności dotyczących realizacji wszystkich zadań publicznych z udziałem floty pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Według danych za 2022 r., 24 % spośród 74 gmin, nie realizowało żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą o elektromobilności, natomiast tylko 6 gmin realizowało w ten sposób więcej niż 7 zadań publicznych. Dodatkowo należy wskazać, że 85 % powiatów oraz 56 % województw, nie realizuje żadnego zadania publicznego z wykorzystaniem floty pojazdów na poziomie wymaganym ustawą o elektromobilności. Z kolei, określony obecnie na poziomie 10 % (docelowo 30 % w 2028 r.), próg udziału ekologicznych autobusów przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej spełniają największe miasta. Ponad 30 % gmin, objętych wymogami ustawy, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej nie wykorzystuje ani jednego autobusu napędzanego gazem ziemnym pochodzącym z biometanu lub autobusu zeroemisyjnego.

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

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

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

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

**Zgodność z Krajowym Planem Odbudowy i Zwiększania Odporności**

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

Wdrażane kamienie milowe to:

1. kamień milowy E1G „Wejście w życie ustawy wprowadzającej obowiązek zakupu przez operatorów oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego tylko zeroemisyjnych autobusów w miastach powyżej 100 000 mieszkańców począwszy od 1 stycznia 2026 r.”;
2. kamień milowy E1L (cz. pożyczkowa) „Wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego obowiązek tworzenia stref niskoemisyjnych dla wybranych, najbardziej zanieczyszczonych miast”.

W ramach rewizji KPO został uwzględniony wniosek strony polskiej, dotyczący przesunięcia terminu wprowadzenia obu reform zawartych w przedmiotowym projekcie.

Zgodnie ze zrewidowanymi założeniami kamienia milowego E1G, przedmiotowym projektem ustawy zostanie nałożony obowiązek nabywania przez gminy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, oraz operatorów lub organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którym ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej, wyłącznie zeroemisyjnych autobusów począwszy od dnia 1 stycznia 2026 r.

W przypadku realizacji kamienia milowego E1L, projekt ustawy wprowadzi obowiązek tworzenia stref transportu niskoemisyjnego w miastach powyżej 100 000 mieszkańców, na terenie których występuje przekroczenie poziomów szkodliwych substancji w stosunku do unijnych progów zanieczyszczenia powietrza. Obowiązek ten będzie miał zastosowanie do wszystkich miast powyżej 100 000 mieszkańców, na terenie których w sprawozdaniu na temat jakości powietrza przygotowywanym do dnia 30 kwietnia każdego roku przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska zostanie stwierdzone przekroczenie progów jakości powietrza. Miasta te będą zobowiązane do ustanowienia strefy czystego transportu od dnia 1 stycznia roku następującego po roku, w którym prezydent tego miasta otrzymał wyniki oceny (o przekroczeniu).

Ponadto w projekcie ustawy dodano wyłączenie dotyczące realizacji przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej wykraczających poza granice administracyjne miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 000 oraz realizowanych na terenie gminy o liczbie mieszkańców mniejszej niż 100 000, lub gmin, o liczbie mieszkańców mniejszej niż 100 000 każda, przez gminę zobowiązaną do nabywania (sprzedaż, leasing, najem lub dzierżawa z opcją zakupu) wyłącznie autobusów zeroemisyjnych na podstawie niniejszej ustawy.

Należy także wskazać, że wszystkie reformy KPO muszą być zgodnie z zasadą „*Do No Significant Harm*” – DNSH („nie czyń poważnych szkód”). W przypadku nabywania (sprzedaż, leasing, najem lub dzierżawa z opcją zakupu) pojazdów należy uwzględnić wszystkie emisje w cyklu ich życia – od montażu, przez eksploatację aż do złomowania. Według wytycznych DNSH, za pojazdy o niewielkim wpływie na środowisko uznaje się pojazdy zeroemisyjne. W myśl przepisów rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 poprzez ustanowienie technicznych kryteriów kwalifikacji służących określeniu warunków, na jakich dana działalność gospodarcza kwalifikuje się jako wnosząca istotny wkład w łagodzenie zmian klimatu lub w adaptację do zmian klimatu, a także określeniu, czy ta działalność gospodarcza nie wyrządza poważnych szkód względem żadnego z pozostałych celów środowiskowych (Dz. Urz. UE L 422 z 09.12.2021 r., str. 1, z późn. zm.), tzw. taksonomii, są to pojazdy, których emisje CO2 (w spalinach) wynoszą zero. Za takie można uznać pojazdy w pełni elektryczne i zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi. Mając powyższe na uwadze, docelowy obowiązek – od 2026 r., może dotyczyć wyłącznie autobusów zeroemisyjnych.

Ww. kamień milowy E1L dotyczy wprowadzenia obowiązku ustanawiania stref czystego transportu, a wynikające z niego założenia zostały ujęte w projekcie ustawy przez dodanie ust. 3a w art. 39, w którym wskazuje się, że jeżeli ocena poziomów substancji w powietrzu, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.) wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu w mieście, w którym liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, to od dnia 1 stycznia roku, następującego po roku, w którym prezydent tego miasta otrzymał wyniki przedmiotowej oceny, rada gminy ustanawia, w drodze uchwały, strefę czystego transportu w tym mieście.

Jednocześnie, w związku ze wskazanymi powyżej regulacjami, zachodzi konieczność zmiany art. 89 ust. 1a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, przez rozszerzenie katalogu podmiotów, do których Główny Inspektor Ochrony Środowiska będzie zobowiązany przekazywać wyniki oceny oraz klasyfikację stref, o których mowa w art. 89 ust. 1 tej ustawy. Jeżeli ocena wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu w mieście, w którym liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, Główny Inspektor Ochrony Środowiska przekaże niezwłocznie wyniki tej oceny prezydentowi tego miasta i ministrowi właściwemu do spraw klimatu.

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

Obowiązujące przepisy:

* regulują kwestie związane z zasadami powstawania i funkcjonowania stref czystego transportu,
* wyznaczają obowiązki dla naczelnych i centralnych organów administracji oraz samorządów, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 000 mieszkańców w zakresie zapewnienia minimalnego udziału pojazdów elektrycznych we flocie urzędu,
* wyznaczają wymogi w zakresie minimalnego udziału pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym wykorzystywanych do realizacji zadań publicznych przez samorządy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 000 mieszkańców,
* określają wymóg zapewnienia minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych oraz napędzanych biometanem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej w miastach, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 000 mieszkańców oraz sporządzania analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych,
* wyznaczają wymóg zapewnienia minimalnego udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów samochodowych kategorii M i kategorii N w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami publicznymi o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, na nabycie pojazdów (sprzedaż, leasing, najem lub dzierżawa z opcją zakupu), realizację usług o charakterze transportowym o określonych kodach CPV i realizację usług w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego.
  1. **Ustawa o elektromobilności**

W obowiązującym stanie prawnym, zgodnie z art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności, jednostki samorządu terytorialnego liczące powyżej 50 000 mieszkańców są zobowiązane do świadczenia usług lub zlecania świadczenia usługi komunikacji miejskiej przy zapewnieniu minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych biometanem w użytkowanej flocie pojazdów na minimalnym poziomie 5 % od dnia 1 stycznia 2021 r., 10 % od dnia 1 stycznia 2023 r., 20 % od dnia 1 stycznia 2025 r., a docelowo 30 % liczby użytkowanych pojazdów od dnia 1 stycznia 2028 r.

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

Zamawiający, zgodnie z art. 68a ustawy o elektromobilności, zostali zobowiązani do zapewnienia minimalnych poziomów docelowych udziału nisko- i zeroemisyjnych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, w dwóch okresach: do końca 2025 r. i do końca 2030 r. Wymóg ten odnosi się do zamówień wskazanych w art. 68b ustawy o elektromobilności, tj. do zamówień publicznych o wartości równej lub przekraczającej progi unijne dotyczące nabycia (sprzedaż, leasing, najem lub dzierżawa z opcją zakupu) pojazdów samochodowych kategorii M i kategorii N, świadczenia usług o charakterze transportowym o określonych kodach CPV oraz w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego. W art. 68a ust. 1 pkt 3 ustawy o elektromobilności zostały ujęte także regulacje odnoszące się do udziału autobusów nisko- i zeroemisyjnych w całkowitej liczbie tego rodzaju pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b ustawy o elektromobilności. Udział autobusów niskoemisyjnych ma wynieść co najmniej 32 % do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz co najmniej 46 % w okresie od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r. Natomiast udział autobusów zeroemisyjnych ma wymieść co najmniej 16 % do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz co najmniej 23 % w okresie od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

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

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

**1.2. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska**

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

**1.3. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym**

Obecnie ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) w art. 12 ust. 2a–2c odwołuje się do ustawy o elektromobilności w zakresie uwzględniania wyników analiz kosztów i korzyści sporządzanych zgodnie z art. 37 przy opracowywaniu planu transportowego gminy.

**1.4. Ustawa z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw**

Obecnie w art. 1 pkt 21 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw jest zawarta zmiana art. 36 ustawy o elektromobilności, która wprowadza zasadę, że udział autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych biometanem musi być zapewniony łącznie przez wszystkie podmioty świadczące usługę komunikacji miejskiej w danej gminie. Udział ten musi być zapewniony na takim samym poziomie co w ustawie o elektromobilności, czyli w 30 % floty użytkowanych pojazdów na obszarze tej jednostki samorządu terytorialnego. Natomiast przepis art. 45 pkt 5 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw określa datę wejścia w życie tego przepisu, tj. art. 1 pkt 21 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, na dzień 1 stycznia 2028 r. Proponowane w przedłożonej ustawie zmiany mają na celu zmianę tych regulacji, a docelowym rozwiązaniem będzie przyśpieszenie daty wejścia w życie regulacji mających na celu realizację KPO i uzyskanie pełnej elektromobilności pojazdów zeroemisyjnych.

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

Projektowane zmiany mają na celu:

* ustanowienie obowiązku nabywania przez gminy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000 oraz podmioty, którym zlecono lub powierzono wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej na obszarze takich gmin, wyłącznie autobusów zeroemisyjnych,
* wprowadzenie obowiązku ustanawiania stref czystego transportu w miastach liczących powyżej 100 000 mieszkańców w przypadku przekroczenia dopuszczalnych norm dwutlenku azotu w powietrzu,
* zniesienie obowiązku wykonywania, zlecania lub powierzania wykonania zadania publicznego z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przez samorządy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 000 mieszkańców,
* zniesienie obowiązku świadczenia i zlecania świadczenia usługi komunikacji miejskiej z zapewnieniem określonego udziału autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu we flocie samorządów, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 000 mieszkańców,
* zniesienie obowiązku sporządzania, co 36 miesięcy, analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu są wykorzystywane wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673, z późn. zm.),
* wprowadzenie wyłączenia z konieczności zapewnienia odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych we flocie naczelnych i centralnych organów administracji państwowej dla podmiotów zapewniających obsługę w zakresie pojazdów używanych do transportu przez Ministra Obrony Narodowej.

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

**– zmiany w zakresie art. 34 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 1 projektu)**

Projektowane zmiany zakładają wyłączenie Ministra Obrony Narodowej oraz instytucji i podmiotów zapewniających realizację zadań w zakresie transportu osób w obsługującym go urzędzie, a także jednostek Sił Zbrojnych Rzeczpospolitej Polskiej, z konieczności zapewnienia odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych przewidzianych regulacją art. 34.

Zmiana ta jest podyktowana tym, że wskazane wyżej podmioty realizują zadania ochronne na rzecz kadry kierowniczej resortu Obrony Narodowej, które są zadaniami o szczególnej specyfice i mogą wiązać się z potrzebą zastosowania taktyki działań ochronnych i transportowych.

Należy również zauważyć, że pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej stanowią flotę szczególnego przeznaczenia o określonych parametrach technicznych i uwarunkowaniach, a ich wykorzystanie do ww. celów odbywa się w szczególności bez możliwości określenia limitu czasu użytkowania lub dziennego limitu przebiegu, co może stanowić utrudnienie w przypadku wykorzystania pojazdów elektrycznych.

**– zmiany w zakresie art. 35 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 2 projektu)**

Projekt przedmiotowej ustawy przewiduje wprowadzenie nowego brzmienia art. 35 ustawy o elektromobilności. Zgodnie z przedstawioną propozycją, w porównaniu do istniejących przepisów, uchyla się regulacje zawarte w ust. 2–4. Powyższe ma na celu odstąpienie od obowiązku dotyczącego wykonywania, zlecania lub powierzania przez jednostki samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców jest niższa niż 50 000, zadań publicznych z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym.

Jednocześnie w celu utrzymania obowiązku zapewnienia minimalnego udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów samochodowych użytkowanych przez ww. jednostki samorządu terytorialnego w obsługującym je urzędzie na poziomie co najmniej 30 %, w projektowanej ustawie przepis art. 35 otrzymał nowe brzmienie.

Proponowane zmiany w zakresie rezygnacji z obowiązku wykorzystania pojazdów nisko- i zeroemisyjnych przy realizacji zadań publicznych są podyktowane tym, że nałożone w 2018 r. obowiązki nie są realizowane przez zobowiązane podmioty ze względu na wysoki koszt zakupu i eksploatacji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, który w wielu przypadkach przekracza możliwości budżetowe jednostek samorządu terytorialnego oraz podmiotów, którym jest zlecane wykonywanie zadań publicznych. Zgodnie z założeniami z 2018 r. (kiedy przepisy normujące te kwestie wchodziły w życie) ceny pojazdów elektrycznych miały zrównać się z cenami pojazdów spalinowych około 2022–2023 r. W związku z tym, że ceny pojazdów elektrycznych utrzymują się wciąż na wysokim poziomie, a zakup nowych pojazdów spełniających wymogi ustawy o elektromobilności skutkowałoby istotnym wzrostem cen świadczonych usług.

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

**– zmiany w zakresie art. 36 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 3 projektu)**

Projektowane zmiany przewidują nadanie nowego brzmienia art. 36 ustawy o elektromobilności. Zakłada się wprowadzenie obowiązku wykonywania przez gminy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 000, przewozów pasażerskich w transporcie drogowym, w ramach komunikacji miejskiej z przynajmniej częściowym wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu, lub zlecania, lub powierzania wykonywania takich przewozów podmiotom, które we flocie pojazdów przeznaczonych do wykonywania przewozów na ich obszarze przynajmniej częściowo wykorzystują tego rodzaju autobusy.

W przeciwieństwie do obecnego brzmienia art. 36 ust. 1, w nowym jego brzmieniu zrezygnowano z określenia minimalnego progu udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu we flocie użytkowanych pojazdów, wykorzystywanych do świadczenia przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej. Zmieniony wymóg będzie zatem spełniony w przypadku, jeżeli w ramach floty pojazdów wykorzystywanych do świadczenia przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej wykorzystany będą co najmniej dwa autobusy zeroemisyjne lub napędzane gazem ziemnym pochodzącym z biometanu.

Uzasadnieniem proponowanych zmian jest to, że obowiązujący obecnie 10 % próg spełnia jedynie około 10 % samorządów objętych przepisami ustawy o elektromobilności.

W obecnym brzmieniu art. 36 jako podmiot zobowiązany do realizacji wymogu zapewnienia odpowiedniego udziału autobusów zeroemisyjnych wskazana jest jednostka samorządu terytorialnego. Mając na uwadze, że zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym komunikacja miejska należy do kompetencji gminy, proponuje się doprecyzowanie podmiotu określonego w art. 36 i wskazanie gminy, jako właściwej w zakresie tych kompetencji jednostki samorządu terytorialnego.

Jednocześnie w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych należy wskazać, że określony w tym przepisie „autobus napędzany biometanem” mieści się w określeniu zdefiniowanym w art. 2 pkt 14 ustawy o elektromobilności, jest to jedynie autobus napędzany gazem ziemnym pochodzącym z biometanu.

Regulacja zawarta w projektowanym art. 36 ust. 1 obejmuje wszystkie formy świadczenia przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej, czyli samodzielne świadczenie, zlecenie realizacji tej usługi w ramach przetargu lub powierzenie jej realizacji jednostce, dla której organem założycielskim jest gmina.

Projektowana ustawa, w art. 36 ust. 2 ustawy o elektromobilności, wprowadza od dnia 1 stycznia 2026 r. obowiązek nabywania przez gminy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, oraz podmioty, którym zlecono lub powierzono wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej na obszarze tej gminy, wyłącznie autobusów zeroemisyjnych w celu wykonywania przewozów pasażerskich w ramach komunikacji miejskiej.

Projektowany obowiązek dotyczy zatem zasady wyłączności nabywania nowych autobusów zeroemisyjnych przez wskazane powyżej podmioty, w tym przez przewoźników wykonujących obecnie przewozy w ramach komunikacji miejskiej na terenie zobowiązanych jednostek. Przepisy nie wprowadzają obowiązku posiadania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych, lecz obowiązek ich nabywania. Proponowane przepisy mają na celu doprowadzenie do stopniowej wymiany floty autobusowej na autobusy zeroemisyjne, za pomocą której są wykonywane przewozy pasażerskie w ramach komunikacji miejskiej na terenie gmin o liczbie mieszkańców powyżej 100 000 mieszkańców.

W kontekście ograniczenia emisji z transportu, powyższe zmiany są uzasadnione również tym, że największe wyzwania związane z redukcją emisji z transportu dotyczą miast, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, gdyż na ich terenie użytkuje się około 80 % floty autobusów miejskich w skali całego kraju. Takie rozwiązanie przemawia za zasadnością wprowadzenia takiej regulacji.

Ponadto, w projektowanym art. 36 ust. 3 pkt 1 projektu ustawy dodano wyłączenie, zgodnie z którym obowiązek wynikający z projektowanego brzmienia art. 36 ust. 2, nie będzie miał zastosowania do nabywania autobusów wykorzystywanych do realizacji przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej wykraczających poza granice administracyjne miasta, w którym liczba mieszkańców jest większa niż 100 000.

Jednocześnie w art. 36 ust. 3 pkt 2 projektu ustawy wskazuje się, że obowiązku, o którym mowa w art. 36 ust. 2, nie stosuje się do nabywania autobusów wykorzystywanych w celu realizacji przez gminę, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej, na terenie innej gminy, w której liczba mieszkańców jest niższa niż 100 000, lub w sytuacji, gdy zadanie to jest wykonywane na terenie kilku gmin, z których każda posiada mniej niż 100 000 mieszkańców.

Należy wskazać, że przepis ten będzie miał zastosowanie do podmiotów realizujących zadania z zakresu komunikacji miejskiej w ramach metropolii, a także do przewozów na podstawie porozumień międzygminnych. Rozwiązanie pozwoli organizatorom i operatorom publicznego transportu zbiorowego na zachowanie płynności połączeń wykraczających poza teren miasta, lub realizowanych w całości na terenie sąsiadujących gmin. Należy mieć na uwadze, że odległość, którą pokonują autobusy wykorzystywane do obsługi linii przebiegających przez kilka gmin lub miast jest znaczna. Tego rodzaju połączenia w wielu przypadkach są trudne do zrealizowania z wykorzystaniem wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych, ze względu na ich zasięg oraz czas ładowania.

Jednocześnie, część floty autobusowej, którą potencjalnie będą stanowić autobusy spalinowe lub hybrydowe, w przypadku zaistnienia takiej konieczności, będzie mogła zostać objęta obowiązkami militaryzacyjnymi, co pozwoli na zachowanie spójności z art. 600 ustawy z dnia 11 marca 2022 o obronie Ojczyzny (Dz. U. z 2024 poz. 248, z późn zm.).

Zaproponowane rozwiązanie nie wpływa na realizację kamienia milowego KPO, którego celem jest wymiana autobusów na obszarze miast, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000. Celem zaproponowanej w KPO reformy nie było objęcie wprowadzanym obowiązkiem przewozów wykraczających poza granice ww. miast.

**– zmiany w zakresie art. 36a ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 4 projektu)**

Brzmienie przepisu zostanie dostosowane do zmiany przewidującej nadanie nowego brzmienia art. 36, gdzie w ust. 1 usunięto wskazanie konkretnego udziału procentowego w zakresie wykorzystania autobusów zeroemisyjnych. Oznacza to, że jest konieczne usunięcie odesłania do ww. artykułu, które zawarte zostało w art. 36a.

**– zmiany w zakresie art. 37 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 5 projektu)**

W związku ze zniesieniem progów określających konieczność zapewnienia minimalnego udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu oraz wprowadzeniem obowiązku nabywania jedynie autobusów zeroemisyjnych przez miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 000, opracowywanie analizy kosztów i korzyści wynikających z wykorzystania autobusów zeroemisyjnych przestaje być uzasadnione. Opracowanie takiej analizy powodowałoby tylko zbędne obciążenie administracyjne oraz finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego. W związku z powyższym jest konieczne uchylenie art. 37 ustawy o elektromobilności.

**– zmiany w zakresie art. 38 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 6 projektu)**

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

Dodawany do art. 38 ust. 2 będzie dotyczyć gmin, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 000, które wykonują lub zlecają wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Gminy te będą zobowiązane do przekazywania ministrowi właściwemu do spraw energii oraz ministrowi właściwemu do spraw klimatu informacji o liczbie autobusów we flocie wykorzystywanej do wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem liczby oraz udziału procentowego autobusów zeroemisyjnych oraz autobusów napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego przekazanie tej informacji.

**– zmiany w zakresie art. 39 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 7 projektu)**

Proponuje się, aby wprowadzenie strefy czystego transportu było obowiązkowe w przypadku miast, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 000 i dla których ocena poziomów substancji w powietrzu, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 54, z późn. zm.) wykazała przekroczenie średniorocznego poziomu dopuszczanego dwutlenku azotu w powietrzu. Ocena badania poziomów substancji w powietrzu jest przeprowadzana przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. W wyniku przeprowadzonej oceny, na terenie miasta, w którym zostało odnotowane przekroczenie dopuszczalnych wartości, od dnia 1 stycznia roku następującego po roku, w którym prezydent tego miasta otrzymał wyniki oceny, rada gminy ustanawia, w drodze uchwały, strefę czystego transportu. Należy podkreślić także, że w przypadku, gdy ocena jakości powietrza obejmuje więcej niż jedno miasto powyżej 100 000 mieszkańców w ramach strefy, dla której jest dokonywana ocena i klasyfikacja, obowiązek utworzenia strefy czystego transportu, dotyczyć będzie jedynie tego miasta, na terenie którego zostało odnotowane przekroczenie.

Proponowane zasady mają na celu wprowadzenie obowiązku utworzenia stref czystego transportu w najbardziej zanieczyszczonych miastach.

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

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

**– zmiany w zakresie art. 68 ust. 2–4 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 8 projektu)**

Mając na uwadze epizodyczny charakter przepisów art. 68 ust. 2–4 ustawy o elektromobilności oraz to, że w większości przypadków termin realizacji określonych w nich obowiązków już upłynął, a projektowana ustawa zakłada odejście od określenia udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu, proponuje się uchylenie wskazanych przepisów. Przepisy te bowiem w swej obecnej formie określają tzw. ścieżkę dojścia w zakresie zapewnienia przez jednostki samorządu terytorialnego udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów obsługujących urząd (ust. 2), udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w realizacji zadań publicznych (ust. 3) oraz udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu (ust. 4).

**– zmiany w zakresie art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 9 projektu)**

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

**– zmiany w zakresie art. 83 ust. 2 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 10 projektu)**

W związku z nadaniem nowego brzmienia art. 35 ustawy o elektromobilności jest konieczna zmiana odesłania zawartego w art. 83 ust. 2.

**– zmiany w zakresie art. 86 pkt i 4 ustawy o elektromobilności (art. 1 pkt 11 projektu)**

W związku z nadaniem nowego brzmienia art. 36, którego celem jest realizacja jednej z reform KPO, jest konieczne dostosowanie terminu wejścia w życie tego przepisu do terminu określonego w KPO tj. do dnia 1 stycznia 2026 r. Zgodnie ze zmianami w art. 86 pkt 4 ustawy o elektromobilności, art. 36 w brzmieniu nadawanym projektowaną ustawą wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.

**Art. 2 Szczegółowy opis zmian w** **ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, zwanej dalej „Poś”**

W art. 89 ust. 1a Poś nadano nowe brzmienie. Rozszerzono krąg podmiotów, którym GIOŚ niezwłocznie przekazuje wyniki oceny oraz klasyfikację stref, o których mowa w art. 89 ust. 1 Poś o ministra właściwego do spraw klimatu oraz prezydenta miasta, w którym liczba mieszkańców jest większa niż 100 000, na obszarze którego stwierdzono przekroczenie średniorocznego poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu w powietrzu. Uzasadnieniem projektowanych zmian jest jednoznaczne określenie podmiotów, które na podstawie przekazanych wyników oceny oraz klasyfikacji stref będą zobowiązane do podjęcia działań związanych z ustanowieniem strefy czystego transportu lub w przypadku ministra właściwego do spraw klimatu monitorowania realizacji tych działań.

**Art. 3. Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym**

W związku z rezygnacją z konieczności opracowywania przez jednostki samorządu terytorialnego analizy kosztów i korzyści, jest konieczne także wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778). Zostanie uchylony art. 12 ust. 2a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, odwołujący się bezpośrednio do przedmiotowego obowiązku. Ponadto w art. 12 ust. 2b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym zostanie zamieszczone zobowiązanie do konsultowania planu transportowego, w którym jednostka przewiduje wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym, odpowiednio z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz operatorem systemu dystrybucyjnego gazowego. Przedmiotem konsultacji będą kwestie związane z wykorzystaniem nisko- i zeroemisyjnych autobusów przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej.

Wprowadzane zmiany są istotne z punktu widzenia ograniczenia emisji z transportu oraz infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie. W celu optymalnego i sprawnego wdrażania rozwiązań nisko- i zeroemisyjnych jest niezbędna współpraca i konsultacje planu transportowego odpowiednio z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz gazowego.

**Art. 4 Szczegółowy opis zmian w ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw**

W związku z wprowadzanymi zmianami w art. 36 ustawy o elektromobilności jest konieczne uchylenie przepisów art. 1 pkt 21 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, które wiążą się z nowelizacją art. 36 ustawy o elektromobilności. Ponadto jest konieczne także uchylenie art. 41 pkt 5 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, który określał datę wejścia w życie art. 1 pkt 21 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw.

Powyższe działanie ma na celu dokonanie zmian związanych z wprowadzanymi regulacjami oraz wyeliminowanie ewentualnych wątpliwości prawnych w tym zakresie.

**Art. 5. Przepis przejściowy dotyczący wszczętych zamówień publicznych**

Przepis określa, że w przypadku postępowań o udzielenie zamówienia publicznego dotyczących nabycia autobusów przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego przepisu, nie będzie mieć zastosowania wymóg nabywania wyłącznie autobusów zeroemisyjnych, wynikający z art. 36 ustawy o elektromobilności w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą.

**Art. 6. Wejście w życie**

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 2 (który dotyczy art. 35 ustawy o elektromobilności), art. 1 pkt 1 (który zmienia art. 34 ustawy o elektromobilności) oraz art. 1 pkt 3 w zakresie art. 36 ust. 2 i 3, art. 1 pkt 4, art. 4 i art. 5 (które dotyczą art. 36 ustawy o elektromobilności). Celem takiego określenia przepisów o wejściu w życie ustawy jest to, aby zmiany dotyczące art. 1 pkt 1 niniejszego projektu weszły w życie jednocześnie z art. 34 ustawy o elektromobilności (zatem z dniem 1 stycznia 2026 r. – zgodnie z przepisem o wejściu w życie określonym w art. 86 pkt 3 ustawy o elektromobilności), art. 1 pkt 2 dotyczący art. 35 weszły w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. (zgodnie z przepisem o wejściu w życie określonym w art. 86 pkt 3a ustawy o elektromobilności), a art. 1 pkt 3 w zakresie art. 36 ust. 2 i 3 oraz art. 1 pkt 4, art. 4 i art. 5 weszły w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.

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

Projekt ustawy dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej jednak nie jest możliwe szczegółowe określenie wpływu projektowanych regulacji na przedsiębiorców. Ustanawianie stref czystego transportu zależy od wielu zmiennych czynników związanych zarówno z zanieczyszczeniem powietrza, jak również swobodą samorządów w zakresie wyznaczenia obszaru strefy czystego transportu oraz zasad jej funkcjonowania. Przepisy pozostawiają samorządom także możliwość zastosowania wyłączeń dotyczących wjazdu na teren objęty strefą czystego transportu, które mogą także dotyczyć przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na obszarze danej strefy.

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

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

1. **Inne informacje dotyczące projektu**

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

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

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

1. ) Krajowy Bilans Emisji SO2, NOx, CO, NH3, NMLZO, pyłów, metali ciężkich i TZO za lata 1990–2020 – raport przygotowany w Krajowym Ośrodku Bilansowania i Zarządzania Emisjami w Instytucie Ochrony Środowiska – Państwowym Instytucie Badawczym. [↑](#footnote-ref-2)
2. ) Tamże. [↑](#footnote-ref-3)