

BRIEF: PROJEKT USTAWY O ZMIANIE USTAWY O ELEKTROMOBILNOŚCI I PALIWACH ALTERNATYWNYCH

NAJWAŻNIEJSZE:

- MKiŚ rozpoczęło konsultacje projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.
- Ma to związek z realizacją Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności, a konkretnie z jego komponentem E – Zielona, Inteligentna mobilność.
- Wprowadzane zmiany mają za zadanie przyczynić się do poprawy jakości powietrza poprzez redukcję emisji pochodzących z transportu. Dzięki rozwojowi zeroemisyjnego transportu zbiorowego oraz wprowadzeniu stref czystego transportu (SCT) wzrasta konkurencyjność podróży środkami komunikacji zbiorowej względem transportu indywidualnego.
- Projektowane przepisy skierowane są do miast rozwiniętych urbanistycznie, a także tych charakteryzujących się znaczącym potencjałem gospodarczym oraz dynamiką rozwoju. Ich wdrożenie przyczyni się do rozwoju ekologicznego transportu w największych polskich miastach.
- Proponowane rozwiązania zmierzają do upowszechniania idei powszechnego wykorzystywania środków transportu przyjaznych środowisku.
- Projekt ustawy nie został jeszcze przekazany do uzgodnień i konsultacji.

INFORMACJE ROZSZERZONE:

- **Proponujemy wprowadzenie obowiązku tworzenia SCT.**
 - Dotyczył będzie on **wyłącznie miast powyżej 100 tys. mieszkańców**, w których, zgodnie z danymi GIOŚ, zostanie odnotowane przekroczenie dopuszczalnego średniorocznego poziomu dwutlenku azotu (NO₂). Według danych za 2023 r. obowiązkiem tym zostaną objęte: **Warszawa, Kraków, Wrocław oraz Katowice**.
 - **Samorządy nadal będą określać zasady funkcjonowania SCT, w tym ich zakres terytorialny.** Wciąż będą miały możliwość nadawania indywidualnych wyłączeń przedmiotowych oraz podmiotowych np. dla mieszkańców.
 - **Warunkiem utworzenia stref jest przeprowadzenie kompleksowych konsultacji z mieszkańcami uchwały w sprawie ustanowienia SCT.**
 - W Warszawie od 1 lipca 2024 r. zaczną obowiązywać przepisy związane z funkcjonowaniem SCT. **Obszar strefy obejmie 7 proc. powierzchni miasta**, a pierwsze wymogi będą dotyczyły pojazdów benzynowych wyprodukowanych przed 1997 r. oraz z silnikiem Diesla wyprodukowanych przed 2005 r., **co stanowi ok. 3% pojazdów w stolicy.** Z tego ok. połowa to pojazdy należące do mieszkańców Warszawy, którzy są objęci wyłączeniem do końca 2027 r.
 - Projekt ustawy zakłada możliwość podjęcia uchwały o zniesieniu SCT, gdy na terenie miasta przez 3 kolejne lata nie zostaną odnotowane przekroczenia dopuszczalnego poziomu zanieczyszczeń w powietrzu.
- **Wnioskujemy zakup wyłącznie autobusów zeroemisyjnych.**
 - **Obowiązek** będzie dotyczył gmin liczących powyżej 100 tys. mieszkańców, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz podmiotów, które świadczą na rzecz ww. jednostek usługę komunikacji miejskiej. Największe wyzwania związane z redukcją emisji pochodzących z kołowego transportu publicznego (m.in. tlenków azotu, pyłów zawieszonych) **dotyczą miast o liczbie mieszkańców wyższej niż 100**

- tys., bowiem to na ich terenie użytkuje się ok. 80% floty autobusów miejskich w skali kraju.
- Obecnie miasta powyżej 100 tys. mieszkańców kupują ok. 500 autobusów rocznie za ponad 800 mln. Wymiana autobusów na zeroemisyjne to dodatkowe koszty w wysokości ok. 900 mln rocznie. Zostaną one pokryte ze środków krajowych i unijnych. Okres pracy całej floty autobusów w objętych obowiązkiem miastach zajmie ok. 16 lat.
 - **Znosimy obowiązek wykonywania, zlecenia lub powierzania zadań publicznych z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym.**
 - Wynika to z chęci zrównoważenia obciążeń nakładanych na największe miasta. Obecnie obowiązujące regulacje, z uwagi na wzrost kosztów towarów i usług, stanowią duże obciążenie dla samorządów.
 - MKiŚ był informowany o trudnościach, z jakimi borykają się samorzady. Obecnie żaden nie spełnia obowiązujących wymagań. Jedynie nieliczne realizują część zadań publicznych z wykorzystaniem pojazdów nisko i zeroemisyjnych. Proponowana zmiana jest odpowiedzią na kierowany do rządu apel.
 - W 2018 r. zaczęła obowiązywać ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zakładano wówczas, że ok. 2022-2023 r. cena pojazdów elektrycznych będzie taka jak spalinowych. Tak się nie stało, a zakup nowych pojazdów, spełniających wymogi ustawy o elektromobilności może nieść za sobą wzrost cen świadczonych usług, czemu rząd chce przeciwdziałać.
 - Chcemy wesprzeć samorzady w czasach niepewnej sytuacji światowej gospodarki, niepokoju społecznego, związanego m.in. ze wzrostem inflacji oraz przerwami w łańcuchach dostaw. Przez ostatnie lata jednostki samorządu terytorialnego nie były w stanie, w szybkim tempie pozyskać i przeznaczyć większych środków na rozwój zero- i niskoemisyjnych flot.
 - **Samorzady nadal będą zobowiązane do zakupu pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, ze względu na regulacje unijne, dotyczące m.in. zielonych zamówień publicznych.**

Komunikat MKiŚ:

- Dyskusja z branżą o rozwoju elektromobilności w Polsce: [czytaj więcej](#)