

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

NAJWAŻNIEJSZE:

- **Ministerstwo Klimatu i Środowiska rozpoczęło konsultacje projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych** oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska, który związany jest z realizacją dwóch kamieni milowych Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności, zawartych w komponencie E – Zielona, Inteligentna mobilność. Link do strony Rządowego Centrum Legislacji: <https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12386951>
- 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.

INFORMACJE ROZSZERZONE/ TAKIE ROZWIĄZANIA PROPONUJEMY:

Wprowadzenie obowiązku dotyczącego tworzenia SCT:

- Obowiązek będzie dotyczył **wyłącznie miast liczących powyżej 100 tys. mieszkańców**, w których zgodnie z danymi Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, zostanie odnotowane przekroczenie dopuszczalnego średniorocznego poziomu dwutlenku azotu (NO₂). Obecnie, wg danych za 2023 r. obowiązkiem tym objęte zostaną 4 polskie miasta: **Warszawa, Kraków, Wrocław oraz Katowice.**
- Projekt ustawy zakłada możliwość podjęcia uchwały o zniesieniu strefy czystego transportu, w przypadku, gdy na terenie miasta przez 3 kolejne lata nie zostaną odnotowane przekroczenia dopuszczalnego poziomu zanieczyszczeń w powietrzu.
- Samorządy, w dalszym ciągu, same będą określać zasady funkcjonowania SCT, w tym zakres terytorialny. Bowiern to one prowadzą kompleksową politykę w tym zakresie i dalej będą miały możliwość nadawania indywidualnych wyłączeń (np. dla mieszkańców).
- Warunkiem utworzenia stref jest **przeprowadzenie kompleksowych konsultacji z mieszkańcami uchwały w sprawie ustanowienia strefy czystego transportu.**
- Jako przykład powstałej już strefy należy wskazać **Warszawę, w której od 1 lipca 2024 r. obowiązują przepisy związane z funkcjonowaniem SCT.** Samorządy wprowadzają zmiany stopniowo. Obszar strefy obejmie tylko 7 proc. powierzchni miasta, a pierwsze wymogi dotyczą pojazdów benzynowych wyprodukowanych przed 1997 r. oraz z silnikiem Diesla wyprodukowanych przed 2005 r., co stanowi jedynie ok. 3% pojazdów w Warszawie, z czego ok. połowa to pojazdy należące do mieszkańców Warszawy, którzy są objęci wyłączeniem do końca 2027 r.

Zakup wyłącznie autobusów zeroemisyjnych:

- Obowiązek będzie dotyczył **gmin liczących powyżej 100 000 mieszkańców, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz podmiotów, które świadczą na rzecz gmin usługę komunikacji miejskiej.** Największe wyzwania związane z redukcją emisji pochodzących z transportu publicznego (m.in. tlenków azotu, pyłów zawieszonych)

dotyczą miast o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, albowiem to na ich terenie użytkuje się około 80% floty autobusów miejskich w skali całego kraju.

- **Obecnie miasta powyżej 100 tys. mieszkańców kupują około 500 autobusów rocznie – co kosztuje je ponad 800 mln rocznie.** Wymiana autobusów na zeroemisyjne będzie wiązać się z dodatkowymi kosztami w wysokości ok. 900 mln rocznie. Okres wymiany floty będzie wynosił 16 lat.
- **Samorządy mogą korzystać ze wsparcia wymiany autobusów na zeroemisyjne ze środków krajowych i unijnych.**
- Zniesienie obowiązku wykonywania, zlecenia lub powierzania wykonania zadań publicznych z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym.
- Zmiana podyktowana jest zrównoważeniem obciążeń nakładanych na największe miasta. Obecnie obowiązujące regulacje w tym zakresie, z uwagi na wzrost kosztów towarów i usług mogą stanowić duże obciążenie dla samorządów.
- **Ministerstwo było informowane o trudnościach z jakimi borykają się samorządy. Obecnie żaden samorząd nie spełnia obowiązujących wymagań.** Jedyne nieliczne z nich realizują część zadań publicznych z wykorzystaniem pojazdów nisko i zeroemisyjnych. Proponowana zmiana jest odpowiedzią na kierowany do rządu apel.
- Założenia towarzyszące wprowadzanej w 2018 r. ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych zakładały, że cena pojazdów elektrycznych zrówna się z cenami pojazdów spalinowych ok. 2022-2023 r. Poziom cen jednak nie zrównał się, a zakup nowych pojazdów, spełniających wymogi ustawy o Elektromobilności, może nieść za sobą istotny wzrost cen świadczonych usług, czemu rząd chce przeciwdziałać.
- **Zmiana ma także na celu wsparcie samorządów, w czasach niepewnej sytuacji światowej gospodarki, odczuwalnego niepokoju społecznego związanego m.in. ze wzrostem inflacji oraz przerwami w łańcuchach dostaw.** W ostatnich latach miało to wpływ bezpośrednio na możliwości zakupowe oraz wymianę floty pojazdów służących do realizacji zadań publicznych przez jednostki samorządu terytorialnego, które nie były w stanie w szybkim tempie pozyskać i przeznaczyć większych środków na rozwój zero- i niskoemisyjnych flot.
- Samorządy nadal będą zobowiązane do zakupu pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, ze **względu na funkcjonujące regulacje unijne, dotyczące m.in. zielonych zamówień publicznych.**

Dlaczego pracujemy nad nowelizacją?

- **Wprowadzane zmiany przyczynią się do poprawy jakości powietrza poprzez redukcję emisji pochodzących z transportu.** Badania pokazują, że w związku ze złą jakością powietrza, co roku przedwcześnie umiera w Polsce około 50 000 ludzi – to tak, jakby z mapy rok w rok zniknęło miasto wielkości Skierniewic. Dlatego podejmujemy różne działania, które mają poprawić jakość powietrza, transport jest drugim źródłem emisji zanieczyszczeń powietrza w Polsce.
- Rozwój zeroemisyjnego transportu zbiorowego spowoduje wzrost komfortu i udziału podróży środkami komunikacji zbiorowej. Poprawi też konkurencyjność transportu zbiorowego względem indywidualnego.
- Proponowane rozwiązania wpisują się w pozostałe działania rządu i konsekwentnie zmierzają do upowszechniania idei powszechnego wykorzystywania środków transportu przyjaznych środowisku.

Komunikat MKiŚ:

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