

Informacja o ustawie z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw

Wprowadzone uchwaloną ustawą zmiany mają m. in. na celu realizację założeń zawartych w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanym „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”.

Uchwalone regulacje zakładają obniżenie wymogów (z 30% do 22% liczby użytkowanych pojazdów) w zakresie udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w zakresie transportu osób w urzędach i jednostkach obsługujących naczelne i centralne organy administracji państwowej. Identyczne procentowe obniżenie wprowadzono w odniesieniu do urzędów obsługujących jednostki samorządu terytorialnego, w miastach i gminach, w których liczba mieszkańców przekracza 50 tys.

W dalszej części uchwalone zmiany przewidują:

- odstąpienie od obowiązku dotyczącego wykonywania, zlecania lub powierzania przez jednostki samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców jest niższa niż 50 tys., zadań publicznych – z zapewnieniem odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym,
- wykonywanie przez gminy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 tys., 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 (a zatem zrezygnowano z określenia minimalnego (30%) progu udziału autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym pochodzącym z biometanu we flocie użytkowanych pojazdów),

- zniesienie obowiązku cyklicznego sporządzania analiz kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów nisko- i zeroemisyjnych.

Ustawa przewiduje istotne zmiany w sektorze samorządowym, które dotyczą m. in.:

- wprowadzenia od dnia 1 stycznia 2026 r., obowiązku nabywania przez gminę, w której liczba mieszkańców jest wyższa niż 100 tys. 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. Proponowane regulacje mają na celu doprowadzenie do stopniowej wymiany floty autobusowej na autobusy zeroemisyjne, za pomocą której są wykonywane przewozy pasażerskie w ramach komunikacji miejskiej. We wprowadzanych regulacjach dodano wyłączenie, zgodnie z którym powyższy obowiązek, 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 tys. Nie będzie on obowiązywał również w przypadku nabywania autobusów wykorzystywanych w celu realizacji przez gminę, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 tys., przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej, na terenie innej gminy, w której liczba mieszkańców jest niższa niż 100 tys., lub w sytuacji, gdy zadanie to jest wykonywane na terenie kilku gmin, z których każda posiada mniej niż 100 tys. Mieszkańców,
- wprowadzenia obowiązku ustanowienia strefy czystego transportu w przypadku miast, w których liczba mieszkańców jest większa niż 100 tys. 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, wykazała przekroczenie średniorocznego poziomu dopuszczanego dwutlenku azotu w powietrzu. Ocena badania poziomów substancji w powietrzu będzie 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 będzie miała obowiązek ustanowienia, w drodze uchwały, strefy czystego transportu. Należy podnieść, że w przypadku, gdy ocena jakości powietrza obejmuje więcej niż jedno miasto powyżej 100 tys. 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. 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,

- zniesienia ustawowego ograniczenia dopuszczalności wjazdu do sfery czystego transportu, w godzinach 9 – 17 warunkowanego uiszczeniem opłaty. Wprowadzane zmiany umożliwiają gminie dopuszczenie wjazdu do strefy pod warunkiem uiszczenia opłaty, w godzinach, które sama będzie określać w uchwale ustanawiającej strefę.

Poza tym wprowadzono przepisy, zgodnie z którymi dyrektor parku narodowego może ustalić, w drodze zarządzenia, że działalność edukacyjna parku narodowego oraz udostępnianie obszaru parku narodowego będą realizowane przy użyciu pojazdów elektrycznych, napędzane wodorem lub gazem ziemnym.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 1 pkt 2, art. 4 pkt 1 lit. b w zakresie uchylanego pkt 20 i art. 4 pkt 2 w zakresie uchylanego pkt 3a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;

2) art. 1 pkt 1, 3 i 4, art. 4 pkt 1 lit. a oraz lit. b w zakresie uchylanego pkt 21, art. 4 pkt 2 w zakresie uchylanego pkt 5 i art. 5, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.