Formularz zgłaszania uwag

do projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
1.	Art. 2 pkt 1) projektu ustawy nowelizującej	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego	Wykreślenie propozycji zawartej w Art. 2 pkt 1)	Propozycja zawarta w projekcie zwalnia pojazdy znajdujące się we flocie operatorów car-sharingu z opłaty w strefach płatnego parkowania, niezależnie od posiadanego napędu. Istnieją poważne wątpliwości, czy mimo pozytywnych aspektów popularyzacji usługi współdzielenia pojazdów, istnieją uzasadnione przesłanki do zwolnienia ich w drodze ustawy z opłat w strefach płatnego parkowania. Operatorzy usługi car-sharingu mogą korzystać z obecnych przepisów zwalniających z tych opłat pojazdy elektryczne. Zwolnienie ustawowe z opłat pojazdów z silnikiem spalinowym, czyli znacznej większości pojazdów używanych w ramach usługi współdzielenia, zmniejszy atrakcyjność zwiększania udziału pojazdów elektrycznych we flotach operatorów usługi współdzielenia. W rezultacie ustawodawca osiągnie efekt przeciwny do celu głównego ustawy. Należy przypomnieć, że samorządy mają prawo do włączenia pojazdów świadczących usługę współdzielenia do systemu abonamentowego lub zastosowania zerowej stawki opłaty (art. 13b ust. 4 pkt. 2): „Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania: (…) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;”. Możliwość zastosowania systemu abonamentowego lub całkowitego zwolnienia z opłaty więc istnieje, ale jest kompetencją samorządów. Jesteśmy zdecydowanie za pozostawieniem tej kwestii do decyzji samorządów i przeciw regulacji ustawowej.
2.	Art. 9 pkt 3) projektu ustawy nowelizującej	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i	Wykreślenie propozycji zawartej w Art. 9 pkt 3) lit. a)	Propozycja zezwolenia pojazdom świadczącym usługę współdzielenia na korzystanie z buspasów, niezależnie od posiadanego napędu, budzi wątpliwości. Należy przypomnieć, że głównym celem tworzenia buspasów jest ułatwienie przejazdu pojazdom publicznej komunikacji zbiorowej. Dodawanie kolejnych grup pojazdów, mogących korzystać z przywileju poruszania się buspasami, może spowodować szybką utratę przez nie podstawowej funkcji – czyli tworzenia korytarza szybkiego przejazdu autobusom publicznej komunikacji zbiorowej, będącej najefektywniejszą i najbardziej przyjazną dla środowiska formą transportu drogowego.

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
		Administracji Uniwersytetu Warszawskiego		
3.	Art. 3, art. 4 oraz art. 22 pkt 4 projektu ustawy nowelizującej	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego	Zmianę przepisu przejściowego dla postanowień art. 3 i 4 projektu ustawy nowelizującej poprzez: I. Zmianę brzmienia art. 22 pkt 4 projektu ustawy nowelizującej: *„Art. 22. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, z wyjątkiem:* *4) art. 3 lit. a oraz art. 4 pkt 1, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.”.* *II. skreślenie w art. 22 po pkt 4 kropki i zastąpienie jej pkt 5-16:* *„5) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „100 000 zł” od dnia 1 stycznia 2022 roku;* *6) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „80 000 zł” od dnia 1 stycznia 2024 roku;* *7) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „60 000 zł” od dnia 1 stycznia 2026 roku;* *8) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „40 000 zł” od dnia 1 stycznia 2028 roku;* *9) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „20 000 zł” od dnia 1 stycznia 2030 roku;* *10) w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych wyrazy „150 000 zł” w art. 23 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „0 zł” od dnia 1 stycznia 2032 roku;* *11) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „100 000 zł” od dnia 1 stycznia 2022 roku;* *12) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł” w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b*	Propozycja zmniejszenia maksymalnej wysokości odpisu amortyzacyjnego w przypadku zakupu pojazdu z silnikiem spalinowym jest krokiem w dobrym kierunku. Jednak odłożenie tej zmiany aż o 6 lat spowoduje, że do roku 2026 nadal w polskim porządku prawnym brak będzie instrumentu zachęcającego przedsiębiorców do zakupu i eksploatacji pojazdu elektrycznego. Dlatego też proponuje się, aby zmiany zaczęły obowiązywać już od 1 stycznia 2022 roku z jednoczesnym wyznaczeniem kolejnych terminów, po których maksymalna wysokość odpisu amortyzacyjnego na samochód z silnikiem spalinowym będzie zmniejszana – aż do wartości 0 zł od dnia 1 stycznia 2032 roku. Proponowana zmiana wpisuje się w sprawdzony i skuteczny system zachęt podatkowych „bonus-malus”, umożliwiający stworzenie korzystnych warunków dla zakupu i eksploatacji pojazdów elektrycznych we flotach firmowych.

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
			zastępuje się wyrazami „80 000 zł" od dnia 1 stycznia 2024 roku; *13) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł" w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „60 000 zł" od dnia 1 stycznia 2026 roku;* *14) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł" w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „40 000 zł" od dnia 1 stycznia 2028 roku;* *15) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł" w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „20 000 zł" od dnia 1 stycznia 2030 roku;* *16) w ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych wyrazy „150 000 zł" w art. 16 w ust. 1 w pkt 4 w lit. b zastępuje się wyrazami „0 zł" od dnia 1 stycznia 2032 roku."*	
4.	Art. 1 pkt 16) oraz Art. 1 pkt 21) projektu ustawy nowelizującej	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny – Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego	Wykreślenie w całości obecnej propozycji zawartej w art. 1 pkt 16 oraz wykreślenie z art. 1 pkt 21 propozycji dodania art. 68i oraz zastąpienie art. 1 pkt 16 następującym brzmieniem: *„16) uchyla się art. 39 oraz art. 40;* *16a) przed Rozdziałem 4 wprowadza się Rozdział 3a w brzmieniu:* *Rozdział 3a* *Strefy czystego transportu* *Art. 40a. 1. W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na zdrowie ludzi i środowisko emisji zanieczyszczeń z transportu drogowego, na obszarze obejmującym drogi publiczne można ustanowić strefę czystego transportu. Strefa czystego transportu może zostać ustanowiona w granicach administracyjnych gminy, obejmując wszystkie drogi publiczne na jej terenie za wyjątkiem autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, o której mowa w art. 4 pkt 26 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.* *2. Strefę czystego transportu ustanawia, w drodze uchwały, rada gminy.* *3. Uchwała stanowi akt prawa miejscowego.* *4. Uchwała, o której mowa w ust. 2, określa:* *a) granice obszaru strefy czystego transportu;* *b) klasę strefy czystego transportu, o których mowa w art 40b*	Strefy niskiej emisji (ang. Low Emission Zone, niem. Umweltzone) w ciągu ostatnich 10 lat stały się częścią codzienności dla mieszkańców zachodnioeuropejskich miast. W Europie ustanowiono już ponad 250 tego typu stref. Od ponad dwóch lat przepisy wprowadzające możliwość tworzenia stref czystego transportu do polskiego prawodawstwa oraz określające zasady ich funkcjonowania mamy także w Polsce. Krajowe rozwiązanie oficjalnie zostało zaprojektowane jako mechanizm służący zapobieganiu negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko emisji zanieczyszczeń z transportu (art. 39 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych), choć zapewne ustawodawcy zależało również na wykreowaniu zapotrzebowania na pojazdy elektryczne. Jednak bardzo rygorystyczne postanowienia dotyczące zarówno tego, gdzie można tworzyć strefy, jak też kryteriów odnośnie pojazdów mogących się w nich poruszać spowodowały, że obecnie żadna taka strefa nie funkcjonuje, a jedyna, która powstała - na obszarze krakowskiej dzielnicy Kazimierz - szybko została zlikwidowana. Główną przyczyną, dla której obowiązująca regulacja o strefach czystego transportu nie przyniosła oczekiwanych rezultatów, jest zbyt restrykcyjne sformułowanie kryteriów dla pojazdów mogących poruszać się w obszarze strefy. Biorąc pod uwagę bardzo wczesny etap rozwoju elektromobilności w Polsce (zarówno pod względem liczby pojazdów elektrycznych, jak też liczby punktów ładowania), zastosowanie tych kryteriów w praktyce oznacza niemal całkowitą eliminację ruchu samochodowego. Z drugiej strony, przyjęcie szerokiego katalogu wyłączeń ustawowych, w połączeniu z nadaniem gminom prawa do jego dalszego

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
			ust.1; *c) harmonogram wprowadzania kolejnych klas strefy, obejmujący okres nie krótszy niż 8 lat, przy zachowaniu co najmniej 18-miesięcznego okresu, jaki musi upłynąć pomiędzy zmianą klasy;* *d) sposób organizacji ograniczenia wjazdu do strefy czystego transportu;* *e) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy.* *5. Uchwała, o której mowa w ust. 2, może ustanawiać na obszarze gminy więcej niż jedną strefę czystego transportu.* *6. Ustanowienie strefy czystego transportu jest możliwe, na mocy zawartego pisemnego porozumienia, również na obszarze:* *a) dwóch lub więcej sąsiadujących gmin* *b) związku gmin,* *c) aglomeracji,* *d) związku metropolitalnego* *e) gmin współpracujących w zakresie wspólnej realizacji zadań wynikających z obowiązku organizacji transportu publicznego.* *7. Granice obszaru strefy czystego transportu oznacza się znakami drogowymi.* *8. Ustanowienie stref czystego transportu jest obowiązkowe w przypadku w przypadku wystąpienia jednej z poniższych okoliczności:* *a) na obszarze gminy w poprzedzającym roku kalendarzowym przekroczona została dopuszczalna częstość przekraczania poziomu dopuszczalnego w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 90 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska dla przynajmniej jednego z następujących zanieczyszczeń:* *i. dwutlenek siarki,* *ii. dwutlenek azotu,* *iii. pył zawieszony PM10, lub* *b) na obszarze gminy w poprzedzającym roku kalendarzowym przekroczony został poziom dopuszczalny w powietrzu pyłu zawieszonego PM 2,5 w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 86 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska*	swobodnego rozszerzania, prowadzi w rezultacie do całkowitej utraty przez strefę zakładanych funkcji. Pozostawienie znacznej swobody w sferze kształtowania stosunków lokalnych wpisuje się w pełni w samorządność. Jednak w tym przypadku (również ze względu na brak praktycznie jakichkolwiek doświadczeń, nie mówiąc już o pozytywnych) przełożyło się to na swoisty ‘efekt mrożący’. Przy projektowaniu zmiany przepisów dotyczących stref, w których będą obowiązywać ograniczenia w poruszaniu się pojazdów, warto skorzystać z już sprawdzonych wzorców, funkcjonujących od wielu lat. Niniejsza propozycja bazuje właśnie na rozwiązaniach z powodzeniem wdrożonych w wielu miastach europejskich. Jak pokazują wyniki badań, przeprowadzonych na obszarze stref niskiej emisji funkcjonujących w Londynie, Berlinie, Madrycie czy Paryżu, eliminacja z ruchu stosunkowo niewielkiej grupy najbardziej emisyjnych pojazdów przynosi wymierne i mierzalne skutki, jeśli chodzi o obniżenie poziomu stężenia niektórych zanieczyszczeń powietrza, przede wszystkim tlenków azotu. Tezę tę potwierdzają również badania drogowe realnej emisji z pojazdów, przeprowadzone na ulicach Krakowa przez Krakowski Alarm Smogowy we współpracy z Zarządem Transportu Publicznego. Prowadzone przez okres 3 tygodni badania, które objęły pomiar emisji w trakcie jazdy z ponad 90 tysięcy pojazdów, wskazują, że niemal 90 proc. pyłów emitowanych przez samochody osobowe pochodziło z pojazdów z silnikiem diesla spełniającym normę Euro 4 lub niżej (starszych niż 14 lat), natomiast ok. 60 proc. tlenków azotu z samochodów osobowych z silnikiem diesla spełniających normę Euro 5 lub niższą (starszych niż 8 lat). Co więcej, starsze auta emitowały w rzeczywistości dużo więcej zanieczyszczeń, niż wynikałoby to normy emisji, którą takiej pojazdy były objęte. Pierwowzorem badań krakowskich były badania przeprowadzone w Czechach, w Pradze. Czescy naukowcy również stwierdzili, że gros zanieczyszczeń w mieście jest wytwarzanych przez niewielką liczbę samochodów w złym stanie technicznym. Jeśli 5% pojazdów w najgorszym stanie przestałoby jeździć, to emisje spadłyby o 50% (mowa tu emisjach komunikacyjnych z rur wydechowych). Dla efektywnego zaadresowania problemu zanieczyszczenia powietrza na skutek emisji z transportu drogowego, proponujemy zupełnie nowe podejście do tworzenia i funkcjonowania strefy czystego transportu. Wjazd do strefy oraz poruszanie się i parkowanie w jej granicach powinny być uzależnione od spełniania przez dany pojazd z silnikiem spalinowym norm emisyjnych Euro, odrębnie dla pojazdów napędzanych silnikami benzynowymi oraz

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
			c) gmina znajduje się w strefie, wyznaczonej zgodnie z art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, dla której wymagane jest opracowanie programu ochrony powietrza; *d) w gminie wprowadzono opłatę miejscową lub opłatę uzdrowiskową w rozumieniu art. 17 2 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych.* *9. W przypadku o którym mowa w ust. 8, uchwała powołująca strefę czystego transportu podejmowana jest nie później niż 12 miesięcy od daty wejścia w życia niniejszej ustawy lub od daty końca roku kalendarzowego w którym wystąpiła jedna z okoliczności o których mowa w ust. 8.* *Art. 40b. 1. Stefy czystego transportu dzieli się na pięć klas, w ramach których dopuszcza się ruch pojazdów spełniających kryteria określone dla danej klasy, odrębnie dla silników z zapłonem iskrowym, w tym zasilanych gazem ziemnym oraz LPG, oraz dla silników z zapłonem samoczynnym, zgodnie z klasyfikacją zawartą w załączniku 1 do ustawy.* *2. Ograniczenia obowiązujące w strefie niskoemisyjnego transportu mają zastosowanie do:* *a) pojazdów osobowych i mikrobusów (kategoria M1 oraz M2),* *b) lekkich pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony (kategoria N1),* *c) pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5t oraz autobusów (kategoria M3, N2 oraz N3),* *d) pojazdów dwukołowych, trójkołowych i niektórych pojazdów czterokołowych (kategoria L).* *Ograniczenia mają charakter stały, obowiązują przez całą dobę we wszystkie dni tygodnia, w tym w dni ustawowo wolne od pracy i święta.* *3. Od ograniczeń obowiązujących w poszczególnych klasach stref czystego transportu, o których mowa w ust. 2, są zwolnione:* *a) pojazdy:*	silnikami z zapłonem samoczynnym (diesla). Alternatywnie, możliwe jest zastosowanie kryterium daty produkcji pojazdu, z której jednoznacznie wynika spełnienie określonej normy emisji. Strefy czystego transportu, w zależności od możliwości wjazdu pojazdem o określonej normie emisyjnej, dzieliłyby się na 5 klas, przy czym klasa najwyższa dopuszcza poruszanie się wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych. Z uwagi na znaczące oddziaływanie kryteriów na zakres mobilności mieszkańców i konieczność zapewnienia okresu dostosowawczego proponuje się, aby okres tzw. “vacatio legis”, czyli od dnia wejścia w życie uchwały do dnia wejścia w życie ograniczeń które ustanawia, wynosił 18 miesięcy. Wymagane powinno być także przyjmowanie przez władze lokalne wieloletnich harmonogramów stopniowego zaostrzania kryteriów w tworzonych strefach. Takie plany pokazałyby mieszkańcom i lokalnym przedsiębiorcom wyraźny kierunek zmian, a jednocześnie dałyby im wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nich. Proponuje się, aby rada gminy w treści uchwały ustanawiającej strefę czystego transportu zobowiązana byłą do określenia harmonogramu wprowadzania kolejnych klas stref (zaostrzania kryteriów) na okres nie krótszy niż 8 lat, przy zachowaniu minimalnego, 18-miesięcznego okresu, jaki musi upłynąć od daty obowiązywania ostatnich ograniczeń. Wprowadzone zostają także kryteria określające warunki, dla których utworzenie strefy jest obowiązkowe przy jednoczesnej rezygnacji z kryterium liczby mieszkańców. Proponuje się, aby z listy wyłączeń stałych wykreślono pojazdy będące w posiadaniu mieszkańców strefy. Dotychczasowe badania wskazują, że pojazdy, których właścicielami są mieszkańcy danego obszaru miejskiego, generują nawet do 60% ruchu na drogach. Dla zapewnienia okresu adaptacji dla mieszkańców proponuje się wprowadzenie możliwości czasowego wyłączenia ich obowiązujących w strefie kryteriów, nie dłuższego niż 12 miesięcy. Takie wyłączenie powinno dotyczyć jedynie pojazdów nabytych przez osoby fizyczne przed ustanowieniem strefy czystego transportu (wyłączenie nie powinno dotyczyć firm i instytucji). Proponuje się możliwość ustanowienia strefy na obszarze obejmującym więcej niż jedną gminę jak również ustanowienia w danej gminie kilku stref o różnej klasie (więcej niż jedną klasę), tj. możliwy jest podział gminy/miejscowości na mniejsze obszary, na których wprowadza się strefy czystego transportu różnej klasy. Proponuje się również zlikwidowanie możliwości czasowego wprowadzenia opłaty od poruszania się po strefie pojazdów nie spełniających kryteriów - strefa nie

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
			i. Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa, Służby Więziennej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz służb ratowniczych, *ii. Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,* *iii. urzędów morskich realizujących zadania w pasie technicznym i ochronnym wybrzeża oraz w portach i przystaniach morskich,* *iv. dostosowane do użytkowania przez osoby niepełnosprawne,* *b) specjalistyczne środki transportu sanitarnego, wykorzystywane przez zespoły ratownictwa medycznego oraz zespoły transportu sanitarnego.* *4. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić poruszanie się po niej, w okresie nie dłuższym niż 12 miesięcy od dnia rozpoczęcia jej funkcjonowania pojazdów nie spełniających kryteriów ograniczeń, których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mieszkańcy danej strefy czystego transportu.* *5. Z uwagi na znaczące oddziaływanie kryteriów na zakres mobilności mieszkańców i konieczność zapewnienia okresu dostosowawczego, wejście w życie ograniczeń określonych w uchwale następuje po upływie 18 miesięcy od dnia jej podjęcia.* *Art. 40c. 1. Pojazd uznaje się za uprawniony do wjazdu do danej klasy strefy niskoemisyjnego transportu, jeżeli posiada on widoczne oznakowanie umożliwiające identyfikację posiadania takich uprawnień.* *2. Oznakowaniem pojazdu, o którym mowa w ust. 11, jest nalepka wydawana przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, umieszczana na przedniej szybie pojazdu w dolnym rogu*	powinna być postrzegana jako forma nowego podatku/daniny. W celu ułatwienia jednoznacznej kwalifikacji i identyfikacji pojazdów uprawnionych do poruszania w strefie, proponowane jest wprowadzenie systemu nalepek, których kolor odpowiadałby klasom stref (na wzór rozwiązań w krajach europejskich). Dzięki temu kierujący będą mogli łatwo się zorientować, gdzie legalnie mogą wjechać, a służby miejskie i policja będą miały ułatwione zadanie kontrolowania, czy zasady funkcjonowania danej strefy są przestrzegane.

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
			po lewej stronie. *3. Za wydanie nalepki, o której mowa w ust. 2, diagnosta pobiera opłatę.* *4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:* *a) wzór oznakowania pojazdu umożliwiającego wjazd do poszczególnych strefy czystego transportu, mając na uwadze konieczność łatwej i szybkiej identyfikacji pojazdów uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu;* *b) wysokość opłaty za wydanie oznakowania, o którym mowa w ust. 2, mając na uwadze szacunkowy koszt wytworzenia tego oznakowania oraz wydawania go posiadaczom pojazdów."*	
5.	Nowe postanowienia do dodania w ramach projektu ustawy nowelizującej	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego	Dodanie dwóch nowych postanowień w treści ustawy nowelizującej: I. Dodanie do art. 9 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu w brzmieniu: *„4) w art. 20 w ust. 3 w pkt 1) dodaje się lit. e w brzmieniu:* *e) na obszarze strefy czystego transportu, niezależnie od statusu drogi publicznej, - 70 km/h".* II. Dodanie art. 11a w brzmieniu: *„11a. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.) art. 96c otrzymuje następujące brzmienie:* *„Art. 96c. Kto nie przestrzega ograniczeń w dostępie do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 2000 złotych.".*	Dla zapewnienia wysokiej skuteczności rozwiązań, proponuje się wprowadzenie podwyższenie maksymalnej wysokości opłaty administracyjnej (grzywny) za wjazd przez pojazd nieuprawniony z obecnych 500 do 2000 zł . Z uwagi na zależność poziomu emisji zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych od prędkości z jaką poruszają się po drogach, w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na zdrowie człowieka i środowisko proponujemy także wprowadzenie ograniczenia prędkości do 70km/h na odcinkach autostrad oraz dróg ekspresowych, przebiegających przez strefę czystego transportu.
6.	Nowe postanowienia do dodania w ramach	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny	Propozycja dodania nowych dwóch postanowień:	Brak jest racjonalnego uzasadnienia dla objęcia obowiązkiem badań technicznych wszystkich ogólnodostępnych stacji ładowania, zwłaszcza stacji wyposażonych jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy. Takie rozwiązanie nie jest

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
	projektu ustawy nowelizującej	Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego	I. Dodanie do art. 1 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu w brzmieniu: „2a) w art. 3 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie: *„2) zapewnia przeprowadzenie przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT", badań ogólnodostępnej stacji ładowania, z wyłączeniem stacji wyposażonych jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy;".* II. Dodanie do art. 1 ustawy nowelizującej dodatkowego punktu w brzmieniu: „6a) w art. 16 ust. 1 otrzymuje brzmienie: *„1. Stacje ładowania wyposażone co najmniej w jeden punkt ładowania o dużej mocy oraz punkty ładowania o dużej mocy, w tym stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.".* Oraz powiązana z przedstawionymi powyżej propozycjami modyfikacja przedstawionych w projekcie ustawy nowelizującej postanowień nowego art. 29f ustawy nowelizowanej w art. 1 ustawy nowelizującej: - w art. 1 pkt 8 w zakresie art. 29f powinien przyjąć następujące brzmienie: *„Art. 29f. 1. Prezes UDT kontroluje spełnianie wymagań technicznych stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru określonych odpowiednio w przepisach wydanych na podstawie art. 16, art. 17, art. 29 ust. 1 lub art. 29d, w szczególności w przypadku:* *1) powzięcia informacji o podejrzeniu wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników stacji ładowania, lub punktu ładowania stanowiącego element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, lub stacji gazu ziemnego, lub stacji tankowania wodoru;* *2) niespełnienia obowiązku, o który mowa w art. 42 ust. 2b.".*	spotykane w prawodawstwie państw europejskich i powoduje dodatkowe obciążenie administracyjne, wydłużające czas realizacji inwestycji oraz finansowe. Dlatego proponuje się, aby z tego obowiązku wyłączyć ogólnodostępne stacje ładowania wyposażone jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy, pozostawiając obowiązek zgłoszenia takiej stacji do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Konsekwentnie, stacje i punkty o normalnej mocy powinny zostać wyłączone z kontroli określonych w art. 29f projektu nowelizacji.

L.p.	Jednostka redakcyjna do której zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Uwaga wraz z propozycją nowego brzmienia przepisu	Uzasadnienie uwagi
7.	Art. 1 pkt 17) ustawy nowelizującej	Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Warszawski Alarm Smogowy, Zespół Badawczy ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego	Modyfikacja przedstawionego w projekcie ustawy nowelizującej postanowienia art. 42 ust. 2c ustawy nowelizowanej w art. 1 ustawy nowelizującej:. Propozycja Art. 42 ust. 2c, zawarta w pkt 17) lit. b), przyjmuje następujące brzmienie: - w art. 1 pkt 17 w zakresie art. 42 ust. 2c powinien przyjąć następujące brzmienie: *„2c. Prezes UDT, za przyznanie numerów EIPA, pobiera opłatę miesięczną, której maksymalna wysokość wynosi 50 zł oraz opłatę roczną, której maksymalna wysokość wynosi 500 zł.".*	Proponowane maksymalne stawki opłaty miesięcznej i rocznej z tytułu przyznania numeru ewidencyjnego EIPA są bardzo wysokie i nie zostało podane uzasadnienie ich wysokości biorąc pod uwagę zakres prac niezbędnych do wykonania po stronie Urzędu Dozoru Technicznego. Jeżeli jednak nakład prac związanych z nadawaniem numerów identyfikacyjnych i utrzymywaniem systemu Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych wymaga zapewnienia dodatkowego finansowania, należy zastanowić się nad zapewnieniem innych źródeł finansowania dla UDT, np. w ramach środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu będących obecnie w dyspozycji NFOŚiGW, zamiast nakładać na operatorów stacji ładowania dodatkowe, wysokie opłaty stałe. Rozwój infrastruktury ładowania na tak wczesnym etapie jest szczególnie wrażliwy na wszelkie obciążenia finansowe o charakterze stałym, nie wynikającym z wolumenu zrealizowanych usług ładowania. Niedawno opublikowano przepisy wykonawcze obniżające stawki opłat za moc umowną w sytuacji znikomego wykorzystania możliwości stacji i punktów ładowania. Obecna propozycja nowej, wysokiej opłaty o charakterze stałym, nie związanym z wysokością przychodu osiąganego na poszczególnych stacjach i punktach sprawia wrażenie, że ustawodawcy nie zależy na stworzeniu bardziej przyjaznych warunków do rozwoju infrastruktury ładowania, gdyż podejmuje kroki przeciwstawne w ramach dwóch aktów prawnych.

Zał. 1

Załącznik 1
Klasyfikacja stref czystego transportu

Klasa strefy		Minimalna norma emisyjna, jaką musza spełniać pojazdy poruszające się po strefie				
	Pojazdy dwukołowe, trójkołowe i niektóre pojazdy czterokołowe (kategoria L)	**Pojazdy z silnikiem o zapłonie iskrowym, w tym zasilane gazem ziemnym oraz LPG (kategorie M1, M2, N1)**	**Pojazdy z silnikiem o zapłonie samoczynnym (kategorie M1, M2, N1)**	**Pojazdy ciężarowe (o DMC >3,5 ton) oraz autobusy z silnikiem o zapłonie samoczynnym (kategorie M3, N2, N3)**	**Pojazdy ciężarowe (o DMC >3,5 ton) oraz autobusy zasilane CNG (kategorie M3, N2, N3)**	**Pojazdy elektryczne, pojazdy napędzane wodorem oraz autobusy zeroemisyjne**
I (czerwona)	Euro 1 (wyprodukowane po 17 czerwca 1999)	Euro 2 (wyprodukowane po 1 stycznia 1997 roku)	Euro 4 (wyprodukowane po 1 stycznia 2006 roku)	Euro IV (wyprodukowane po 01.10.2005)	Euro III (wyprodukowane po	Bez ograniczeń
II (pomarańczowa)	Euro 2 (wyprodukowane po 1 kwietnia 2004)	Euro 3 (wyprodukowane po 1 stycznia 2001 roku)	Euro 5 (wyprodukowane po 1 stycznia 20011 roku)	Euro V (wyprodukowane po 01.10.2008)	Euro IV (wyprodukowane po 01.10.2005)	Bez ograniczeń
III (żółta)	Euro 3 (wyprodukowane po 1 stycznia 2006 roku)	Euro 4 (wyprodukowane po 1 stycznia 2006 roku)	Euro 6 (wyprodukowane po 1 stycznia 2014 roku)	Euro VI (wyprodukowane po 01.10.2013)	Euro V (wyprodukowane po 01.10.2008)	Bez ograniczeń
IV (niebieska)	Euro 4 (wyprodukowane po 1 stycznia 2016 roku)	Euro 5 (wyprodukowane po 1 stycznia 2011 roku)	Zakaz poruszania się	Zakaz poruszania się	Euro VI (wyprodukowane po 01.10.2013)	Bez ograniczeń
V (zielona)	Zakaz poruszania się	Zakaz poruszania się	Zakaz poruszania się	Zakaz poruszania się	Zakaz poruszania się	Bez ograniczeń