

# Stanowisko w sprawie propozycji nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych



## **Stanowisko**

**Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE)**

**Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Mazowieckiego**

**Warszawskiego Alarmu Smogowego (WAS)**

**Zespołu badawczego ds. Prawa Ochrony Środowiska i Bioróżnorodności na Wydziale  
Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego**

**w sprawie propozycji nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach  
alternatywnych**

Nasze organizacje pozytywnie oceniają pomysł nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - potrzebujemy dyskusji nad poprawieniem niedziałającej obecnie ustawy - mamy jednak poważne zastrzeżenia co do konkretnych propozycji. Wierzymy, że prezentowane przez nas uwagi i pomysły będą początkiem konstruktywnego dialogu z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, który zakończy się optymalną nowelizacją ustawy. Ustawa o elektromobilności to jeden z tych aktów prawnych, które mają znaczący wpływ stan powietrza. Dlatego rozmawiając o elektromobilności pochylamy się nad jednym z największych problemów cywilizacyjnych Polski. Bez czystego powietrza i inteligentnej rewolucji w gospodarce jako społeczeństwo będziemy płacić więcej za każdy rok zwłoki we wspieraniu elektromobilności i ograniczaniu emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego.

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń z transportu, zwłaszcza drogowego, ma istotne znaczenie nie tylko dla realizacji krajowych celów w zakresie jakości powietrza i redukcji emisji gazów cieplarnianych, ale również dla osiągnięcia długoterminowego celu neutralności klimatycznej, co uważamy za konieczne z punktu widzenia skutecznej walki z kryzysem klimatycznym.

Wspieranie elektromobilności przekłada się na obniżenie poziomu emisji z pojazdów już będących w użytkowaniu na drogach oraz rozwój zeroemisyjnego transportu. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych to kluczowy akt prawny w tym obszarze. Po ponad dwóch latach od jej uchwalenia czas na dokonanie pierwszej poważnej oceny jej skuteczności. Ministerstwo Klimatu i Środowiska skierowało do konsultacji publicznych projekt jej nowelizacji, obejmujący wiele kluczowych kwestii, takich jak infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych czy strefy czystego transportu.

Poniżej przedstawiamy ocenę zmian zaproponowanych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska w obszarach będących w sferze naszych zainteresowań wraz z krótkim omówieniem propozycji zmian, jakie przekazaliśmy do Ministerstwa w trakcie konsultacji społecznych. Propozycje te są efektem współpracy ekspertów z różnych środowisk. W naszej pracy kierowaliśmy się przekonaniem, że możemy przyspieszyć działania związane z elektromobilnością jednocześnie proponując rozwiązania korzystne dla społeczeństwa i akceptowalne dla gospodarki.

## 1. Strefa Czystego Transportu – niewykorzystany potencjał walki ze smogiem w miastach

Zmiany w tym obszarze są konieczne, dlatego z zadowoleniem przyjmujemy fakt, że Ministerstwo podjęło prace nad zmianą przepisów o Strefach Czystego Powietrza (SCT). Doświadczenia innych miast w UE potwierdzają, że przy odpowiedniej konstrukcji jest to skuteczny instrument do ograniczania zanieczyszczeń powietrza. Jednak obecna propozycja tego nie zapewnia.

Jak pokazują wyniki badań, przeprowadzonych na obszarze stref niskiej emisji funkcjonujących w Londynie, Berlinie, Madrycie czy Paryżu, już 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 z normy emisji, którą te pojazdy były objęte.

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, w Polsce nie powstała jak dotąd żadna. Nowelizacja powinna to zmienić.

Główne propozycje Ministerstwa Klimatu w tym obszarze:

- obowiązek tworzenia stref w gminach pow. 100 tys. mieszkańców od 2030 roku;
- w strefach utworzonych przed 2030 rokiem możliwość wjazdu pojazdem spełniającym określone normy EURO, bez rozróżnienia na silniki benzynowe oraz diesla;
- dopuszczenie do poruszania się w strefie pojazdów z instalacją LPG;
- możliwość wjazdu (po wniesieniu opłaty) do strefy pojazdem niespełniającym kryteriów przez nawet 3 lata od jej utworzenia;
- poszerzenie katalogu stałych wyłączeń.

### Nasze stanowisko i propozycje:

Propozycje w tym obszarze oceniamy negatywnie. Dla efektywnego zaadresowania problemu zanieczyszczenia powietrza na skutek emisji z transportu drogowego, proponujemy zupełnie nowe podejście do tworzenia i funkcjonowania stref czystego transportu. Potrzeba przepisów z jednej strony ułatwiających tworzenie stref, a z drugiej zapewniających realne zmniejszenie emisji na obszarach SCT. Proponujemy zapisy pozwalające tworzyć duże i zróżnicowane SCT oraz pozwalające stopniowo eliminować z ich obszaru najbardziej trujące pojazdy.

## Stwórzmy inteligentne SCT z różnym stopniem obostrzeń

Proponujemy stworzenie **5 klas w ramach SCT** - powinny one być oparte na normach emisyjnych EURO. Jednocześnie postulujemy, aby rozróżniać nie tylko wiek pojazdów, ale także rodzaj paliwa - **wymagania dla generujących wyższe emisje diesli powinny być znacznie ostrzejsze niż dla samochodów benzynowych**. Faworyzowanie pojazdów z instalacją LPG lub gazem ziemnym to ślepa uliczka. Nie ma racjonalnego wytłumaczenia dla traktowania tej grupy pojazdów inaczej niż innych pojazdów spalinowych, ponieważ emitują również duże ilości zanieczyszczeń, zwłaszcza najdrobniejszych pyłów. **Proponujemy, aby pojazdy zasilane gazem ziemnym lub LPG traktowane były tak samo jak pojazdy z silnikiem benzynowym.**

**Do poszczególnych klas SCT możemy wpuszczać tylko te pojazdy, które będą spełniały odpowiednie normy emisji spalin.** 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. Strefy czystego transportu dzieliłyby się na 5 klas, przy czym klasa najwyższa dopuszczałaby poruszanie się **wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych**. Kryteria emisyjności powinny wykluczać w pierwszej kolejności pojazdy emitujące najwięcej zanieczyszczeń groźnych dla zdrowia człowieka. Nasza propozycja klasyfikacji stref zawarta jest w zał. 1.

## Mniejsza liczba wyłączeń to mniej zanieczyszczeń w strefach czystego powietrza

W propozycji nowelizacji ustawy zapisano postulat poszerzenia i tak już bardzo imponującego katalogu pojazdów, których restrykcje nie będą dotyczyć. Powinniśmy dążyć do tego, aby w pierwszej kolejności wyeliminować ze stref pojazdy emitujące najwięcej zanieczyszczeń.

**Lista wyłączeń powinna zostać maksymalnie skrócona – przede wszystkim wprowadzane kryteria muszą obowiązywać także mieszkańców strefy, których pojazdy generują do 60% ruchu na miejskich ulicach.** Jednak z uwagi na znaczące oddziaływanie kryteriów na zakres mobilności mieszkańców i konieczność zapewnienia okresu dostosowawczego proponujemy, aby okres tzw. "vacatio legis", czyli od dnia wejścia w życie uchwały do dnia wejścia w życie ograniczeń, które ustanawia, wynosił 18 miesięcy.

Ponadto **postulujemy także o zlikwidowanie możliwości czasowego wprowadzenia opłaty od poruszania się po strefie pojazdów niespełniających kryteriów** – strefa nie powinna być postrzegana jako forma nowego podatku/daniny, która uzależnia wjazd do strefy od poziomu zamożności obywatela.

## Zadbajmy o spójny i intuicyjny system oznaczania klas stref czystego powietrza.

W celu ułatwienia jednoznacznej kwalifikacji i identyfikacji pojazdów uprawnionych do poruszania w strefie, **proponujemy wprowadzenie systemu nalepek, których kolor odpowiadałby klasom stref** (na wzór rozwiązań w innych 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. Jednocześnie, dla zapewnienia skuteczności przestrzegania wprowadzanych ograniczeń, proponujemy, aby maksymalna kwota grzywny za wjazd pojazdem nieuprawnionym wynosiła 2 000 PLN.

## Strefy czystego transportu powinny być obowiązkowe dla gmin, gdzie przekraczane są normy jakości powietrza, niezależnie od liczby mieszkańców.

Ustawodawca chce nałożyć obowiązek tworzenia stref dla gmin mających powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Nie jest to dobre rozwiązanie, ponieważ to nie liczba mieszkańców jest w tym przypadku najistotniejszym czynnikiem lecz stan powietrza. **Proponujemy objęcie obowiązkiem tworzenia stref gminy, gdzie znacząco przekraczane są normy jakości powietrza dla zanieczyszczeń**, których źródłem jest transport drogowy: dwutlenku siarki, dwutlenku azotu oraz pyłów zawieszonych frakcji PM 10 oraz PM 2,5. Dodatkowo, obowiązek tworzenia stref powinien zostać nałożony na gminy pobierające opłatę miejscową lub klimatyczną z uwagi na wyjątkowe walory przyrodnicze i klimatyczne. Takie rozwiązania, dopasowane do zróżnicowanego charakteru problemu zanieczyszczenia powietrza w Polsce, pozwolą objąć ochroną mieszkańców obszarów, gdzie zanieczyszczenie powietrza jest realnie największe.

## Pozwólmy łączyć SCT i dostosowywać je do lokalnej specyfiki

Rozmowy z samorządowcami i doświadczenia budowania współpracy gmin np. w zakresie transportu publicznego pokazują jasno, że takie rozwiązanie pozwoli samorządom tworzyć strefy dopasowane do lokalnej specyfiki. Proponujemy **wprowadzenie możliwości ustanowienia strefy czystego transportu na obszarze obejmującym więcej niż jedną gminę**. W ten sposób obszary metropolitalne oraz konurbacje zyskają możliwość łączenia wysiłków i uzyskiwania efektu synergii. W nowelizacji **powinny się znaleźć także zapisy pozwalające ustanowić w danej gminie kilka stref o różnym stopniu obostrzeń**. To rozwiązanie biorące pod uwagę różną specyfikę gmin. Podział gminy na mniejsze obszary, na których wprowadzone zostaną strefy czystego transportu różnej klasy nie tworzące zwartego obszaru będzie dobrym instrumentem dla obszarów o zróżnicowanym charakterze, np. gmin miejsko-wiejskich.

## Planujmy zmiany na lepsze

W nowelizacji ustawy powinny znaleźć się także przepisy nakładające obowiązek jasnego pokazywania kierunku zmian i planowania kolejnych obostrzeń z odpowiednim wyprzedzeniem. Przystawienie transportu na nisko lub zeroemisyjny w 100% to zadanie na lata. Musimy zadbać, aby odpowiednio przygotować się do każdego następnego kroku. **Postulujemy wprowadzenie obowiązku przyjmowania 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. W naszej opinii Rada Gminy w treści uchwały ustanawiającej strefę czystego transportu powinna być zobowiązana 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 wejścia w życie ostatnich ograniczeń. Takie rozwiązanie pozwoli na płynną transformację, która nie będzie niespodziewanym lub nagłym utrudnieniem dla lokalnych społeczności i gospodarki.

## 2. Współdzielenie pojazdów (car-sharing) – tak, ale nie kosztem zbiorowego transportu publicznego

Systemy wspólnego użytkowania pojazdów, czyli car-sharingu rozwijają się dynamicznie od kilku lat, również w Polsce. W większości dużych miast są już dostępne pojazdy, które można łatwo wypożyczyć za pomocą aplikacji mobilnej. To dobre rozwiązanie dla osób, które nie posiadają swojego samochodu. Według wykonanych badań, jeden pojazd w systemie car-sharingu może zastąpić do czterech pojazdów prywatnych. Jeżeli coraz więcej osób będzie podejmować decyzję o rezygnacji z posiadania własnego samochodu na rzecz korzystania z pojazdów współdzielonych lub komunikacji publicznej, możemy zmniejszyć obciążenie ruchem samochodowym w naszych miastach. W dużych polskich aglomeracjach liczba samochodów przypadająca na jednego mieszkańca już znacząco przewyższa liczbę aut w takich miastach jak Berlin czy Paryż. Systemy współdzielenia aut mogą być istotnym uzupełnieniem systemu transportu publicznego, zmniejszając jednocześnie liczbę pojazdów prywatnych. Nie można jednak zapominać, że to zbiorcza komunikacja publiczna jest najlepszym rozwiązaniem i dlatego musi być traktowana priorytetowo.

Główne propozycje Ministerstwa Klimatu w tym obszarze:

- dodanie definicji prawnej usługi współdzielenia pojazdów;
- możliwość korzystania z buspasów przez pojazdy świadczące usługę car-sharing (niezależnie od posiadanego napędu), na zasadach obecnie obowiązujących pojazdy elektryczne;
- zwolnienie pojazdów współdzielonych (niezależnie od posiadanego napędu) z opłat za parkowanie w miejskich strefach płatnego parkowania, czyli podobnie jak pojazdów zeroemisyjnych.

### Nasze stanowisko i propozycje:

Doceniamy fakt zdefiniowania usługi w polskim prawie, konkretna definicja pomoże interpretować prawo i będzie pomocna dla rozwoju i regulacji tej branży. W pozostałych punktach mamy krytyczne stanowisko wobec przedstawionych propozycji. Powinniśmy dążyć do tego, aby firmy świadczące te usługi zwiększały udział pojazdów zeroemisyjnych w swoich flotach.

### Korzystanie z buspasów powinno być reglamentowanym przywilejem

Głównym celem tworzenia buspasów jest ułatwienie przejazdu pojazdom publicznej komunikacji zbiorowej. Dodawanie kolejnych, dużych 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. **Projekt nowelizacji zezwala pojazdom świadczącym usługę współdzielenia (car-sharing) na korzystanie z buspasów, niezależnie od rodzaju posiadanego napędu.** Takie rozwiązanie budzi nasz stanowczy sprzeciw, dlatego **proponujemy wykreślenie tych zapisów z projektu nowelizacji.**

## Zostawmy decyzje ws. opłat samorządom

### **Nasz sprzeciw budzi również propozycja zwolnienia wszystkich pojazdów znajdujących się we flocie operatorów car-sharingu z opłaty w strefach płatnego parkowania.**

Uważamy, że mimo pozytywnych aspektów popularyzacji usługi współdzielenia pojazdów, nie istnieją uzasadnione przesłanki do zwolnienia ich w drodze ustawy z opłat w strefach płatnego parkowania niezależnie od rodzaju posiadanego napędu. Warto przypomnieć, że 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 obecnie 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, jakim rozwój elektromobilności i wzrost liczby pojazdów elektrycznych poruszających się po naszych drogach.

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 kwestii wyłączenia z opłat do decyzji samorządów i przeciw regulacji ustawowej.**

### **3. Zachęty podatkowe – czas na realne wsparcie dla firm**

Państwo powinno wykorzystywać różne instrumenty podatkowe, które przyspieszą proces dekarbonizacji transportu kołowego. Jak pokazują doświadczenia krajów daleko bardziej zaawansowanych w rozwoju elektromobilności, niezwykle skutecznym instrumentem jest system podatkowy oparty na zasadzie bonus-malus. Zgodnie z tą zasadą, nagradzane jest korzystne zachowanie konsumenta (bonus) a karane zachowanie niezgodne z pożądanym kierunkiem zmian (malus). Propozycja zmian w zakresie zróżnicowania maksymalnych kwot amortyzacji dla pojazdów z różnym napędem wpisuje się właśnie w tak zdefiniowany system i jest również zgodna z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Decyzja o nabyciu pojazdu elektrycznego jest nagradzana możliwością dokonania wyższego odpisu amortyzacyjnego, zmniejszając tym samym koszty działalności firmy. Z kolei zakup pojazdu z silnikiem spalinowym oznacza możliwość mniejszego odliczenia, zwiększając w konsekwencji koszty działalności i zmniejszając dochody firmy.

Główne propozycje Ministerstwa Klimatu w tym obszarze:

- podniesienie maksymalnej kwoty amortyzacji pojazdów napędzanych wodorem do 225 tys. zł;
- obniżenie maksymalnej kwoty amortyzacji dla pojazdów z silnikiem spalinowym ze 150 tys. zł do 100 tys. zł od 1 stycznia 2026 roku.

### Nasze stanowisko i propozycje:

W przypadku obydwu propozycji nasze stanowisko jest pozytywne, proponujemy jednak dużo bardziej ambitne zapisy, obniżanie maksymalnej kwoty amortyzacji dla pojazdów z silnikiem spalinowym powinno nastąpić szybciej i być rozłożone na etapy.

## Obniżanie kwoty amortyzacji dla pojazdów z silnikiem spalinowym

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 w polskim porządku prawnym nadal brak będzie skutecznego instrumentu zachęcającego przedsiębiorców do zakupu i eksploatacji pojazdu zeroemisyjnego. W ustawie powinny znaleźć się ambitniejsze, ale ciągle realne założenia. **Postulujemy stopniowe obniżanie maksymalnej kwoty amortyzacji dla pojazdów z silnikiem spalinowym aż do kwoty zero złotych w 2032 roku.** Proponujemy, 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. **Taka zmiana umożliwi stworzenie korzystnych warunków dla zakupu i eksploatacji pojazdów elektrycznych we flotach firmowych.**

### **4. Infrastruktura ładowania – potrzebne są dalsze ułatwienia**

Trudno sobie wyobrazić rozwój transportu zeroemisyjnego bez odpowiedniej infrastruktury jego ładowania. Dlatego też kluczową kwestią jest stworzenie otoczenia regulacyjnego, sprzyjającego realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Obecne zapisy w tym zakresie budziły wiele zastrzeżeń z uwagi na liczne bariery administracyjne (badania dopuszczające) i ekonomiczne (wysokie koszty stałe). W ich wyniku tempo rozwoju infrastruktury, zwłaszcza w zakresie stacji i punktów ładowania normalnej mocy, jest zdecydowanie niewystarczające. Już dziś wiadomo, że cele ustawowe dotyczące liczby punktów ładowania na koniec br. nie zostaną spełnione. Tym bardziej oczekiwaliśmy, że projekt nowelizacji przyniesie znaczące zmiany w tym zakresie. Niestety, większość propozycji zawartych w projekcie idzie zupełnie w innym kierunku.

Główne propozycje Ministerstwa Klimatu w tym obszarze:

- ułatwienia dla instalacji punktów ładowania na parkingach budynków wielorodzinnych;
- wprowadzenie opłaty miesięcznej i rocznej za nadanie numeru identyfikacyjnego EIPA dla stacji i punktów ładowania, wraz z ich maksymalnymi stawkami;
- rozszerzenie uprawnień UDT w zakresie kontroli doraźnej stacji i punktów ładowania.

### Nasze stanowisko i propozycje:

Pozytywnie oceniamy propozycje w zakresie ułatwień dla instalacji punktów ładowania na parkingach budynków wielorodzinnych. Ułatwienia pozwolą na znaczący wzrost liczby punktów ładowania w miastach, gdzie obecne przepisy stanowią poważną barierę przed zakupem auta elektrycznego. Pozostałe dwie propozycje wprowadzają jednak nieuzasadnione obciążenia i utrudnienia dla rozwoju infrastruktury ładowania i ich wprowadzenie da skutek odwrotny do zamierzonego.

### Znaczące obniżenie maksymalnych stawek opłat miesięcznych oraz rocznych za nadanie numeru identyfikacyjnego EIPA dla stacji i punktów ładowania

Nowe utrudnienia dla operatorów (poszerzenie kompetencji Urzędu Dozoru Technicznego o możliwość kontrolne) i dodatkowe obciążenia finansowe w postaci wysokich opłat za nadanie numeru ewidencyjnego EIPA to niepotrzebne obciążenia hamujące rozwój



infrastruktury. Jest to o tyle niezrozumiałe, że nie ma podobnych rozwiązań w innych państwach europejskich. Już objęcie stacji i punktów ładowania dodatkowym obowiązkiem wykonania dopuszczających badań technicznych przez urząd jest ewenementem na skalę europejską. Proponujemy **znacząco obniżyć maksymalną stawkę opłaty miesięcznej i rocznej z tytułu nadania stacji ładowania numeru identyfikacyjnego EIPA tak, aby nie stanowiły bariery ekonomicznej dla funkcjonowania ogólnodostępnych stacji ładowania.**

Wyłączenie stacji i punktów normalnej mocy (do 22 kW) z obowiązku przeprowadzenia dopuszczających i kontrolnych badań technicznych UDT.

Brak jest racjonalnego uzasadnienia dla objęcia obowiązkiem badań technicznych wszystkich ogólnodostępnych stacji ładowania, zwłaszcza stacji wyposażonych jedynie w punkty ładowania o normalnej mocy (do 22 kW). Takie rozwiązanie nie jest spotykane w prawodawstwie państw europejskich i powoduje dodatkowe obciążenie administracyjne, wydłużające czas realizacji inwestycji oraz finansowe. Dlatego **proponujemy, 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 możliwości poddania ich kontroli doraźnej Urzędu Dozoru Technicznego, zaproponowanych w projekcie nowelizacji.

**Wspieramy mądrą i ambitną transformację transportu.** Proponowane zmiany i uwagi do projektu nowelizacji pozwolą poprawić ustawę, której działanie będzie kluczowe dla stworzenia otoczenia prawnego przyjaznego rozwojowi elektromobilności i pozwalającego na poprawę jakości powietrza w Polsce w nadchodzących latach. Mamy nadzieję na uwzględnienie naszego stanowiska przez Ministerstwo i jesteśmy gotowi do dialogu w celu dopracowania rozwiązań, które będą optymalne zarówno dla społeczeństwa, gospodarki jak i środowiska.

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]



