

Ministerstwo Klimatu i Środowiska skierowało do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. Poniżej prezentujemy niektóre z rozwiązań zawartych w projektowanej nowelizacji, która znajduje się wciąż na dość wczesnym etapie prac legislacyjnych, gdyż została skierowana do KWRiST równolegle do konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych.

Wdrożenie unijnych regulacji

W pierwszej kolejności trzeba zwrócić uwagę na to, że nowelizacja ma wdrożyć przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Przepisy te nakładają na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału ekologicznie czystych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia: od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. oraz od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 roku.

W związku z tym projektodawcy przewidzieli rozwiązania polegające na:

- określeniu minimalnych poziomów docelowych w zakresie udziału ekologicznie czystych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, które mają zostać osiągnięte w dwóch okresach odniesienia kończących się w 2025 r. i w 2030 r.;
- nałożeniu nowych obowiązków na zamawiających (publicznych i sektorowych), w tym organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w zakresie uzyskania minimalnych poziomów docelowych, jak i nałożeniu obowiązków informacyjnych/sprawozdawczych w tym zakresie.

Strefy czystego transportu w miastach powyżej 100 tysięcy mieszkańców obowiązkowe

W zakresie stref czystego transportu trzeba zauważyć, że z jednej strony projekt zakłada wprowadzenie możliwości ustanawiania stref we wszystkich gminach, niezależnie od liczby mieszkańców, jak również wprowadzenie specjalnych oznaczeń dla pojazdów uprawnionych do poruszania się w obrębie stref. Jednocześnie jednak ma zostać nałożony obowiązek ich utworzenia na gminy liczące więcej niż 100 tys. mieszkańców – jak argumentują projektodawcy: „ze względu na większą emisję zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu na takich terenach”.

W budynkach wielorodzinnych obligatoryjne ekspertyzy w zakresie punktów ładowania

Projekt przewiduje też wprowadzenie rozwiązań dotyczących wydawania przez wspólnoty mieszkaniowe/spółdzielnie decyzji co do instalacji punktu ładowania. Równocześnie jednak będzie należało sporządzać ekspertyzy – w ramach przeglądów instalacji elektrycznej – dotyczące możliwości tworzenia takowych punktów. Ekspertyza taka będzie musiała być aktualizowana np. w razie zmian w instalacji elektrycznej. Obowiązek sporządzania ekspertyz będzie dotyczył budynków mieszkalnych wielorodzinnych, w których liczba lokali wyodrębnionych i niewyodrębnionych jest większa niż 3.

Z projektem można się zapoznać [tutaj](#).