



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 000, faks 22 620 06 08
kancelaria@zdm.waw.pl, www.zdm.waw.pl, www.facebook.pl/zdm.warszawa

ZDM-DKS.0703.2.2016.MPI (55.MPI)

Warszawa, 9 grudnia 2020 r.

Sz. P. Ireneusz Zyska
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

W nawiązaniu do pisma DP-WL.0220.86.2020.AM dotyczącego konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw pragniemy wyrazić poparcie dla ogólnego kierunku proponowanych zmian i przedstawić nasze uwagi do przedłożonego projektu.

Obecny projekt ma na celu rozwiązanie szeregu problemów wynikających z obowiązującej treści ustawy o elektromobilności. Proponowane przepisy pozwolą m.in. wprowadzać w miastach strefy czystego transportu, które w obecnym brzmieniu ustawy są niemal niemożliwe do ustanowienia. Projekt przewiduje jednak również zmiany, które budzą poważne wątpliwości i mogą wprost prowadzić do nadużyć sprzecznych z celem ustawy. Pominięto również niektóre kwestie, które nie zostały prawidłowo uregulowane w dotychczasowych przepisach.

Poniżej wskazujemy najważniejsze kwestie, które szczegółowo zostały opisane na formularzu uwag załączonym do pisma:

1. Strefy czystego transportu

Doceniamy propozycję urealnienia zapisów dotyczących strefy. Dziś w praktyce jest ona niemożliwa do ustanowienia – jako że wjazd do niej jest ograniczony tylko do pojazdów zeroemisyjnych, stanowiących znikomy odsetek pojazdów na drogach. Rozszerzenie katalogu uprawnionych pojazdów i stopniowe podnoszenie wymogów odnośnie emisji, połączone z dopuszczeniem wjazdu innych pojazdów po wniesieniu opłaty, daje realną szansę wprowadzenia takich stref.

Wątpliwości budzi jednak nieprecyzyjnie sformułowane rozszerzenie katalogu uprawnionych o pojazdy mikro- i małych przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą na terenie strefy (proponujemy ograniczenie do tych, którzy wykonują działalność gospodarczą na nieruchomościach w strefie, aby ograniczyć wjazd np. kurierów czy usług przewozu) oraz o „pojazdy użytkowane w celu pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych sprawach życia codziennego” (taki zapis umożliwia wjazd praktycznie każdemu i jest niemożliwy do wyegzekwowania).

Katalog pojazdów uprawnionych do wjazdu musi być precyzyjny i łatwy do egzekwowania, aby strefa prawidłowo funkcjonowała.

Do katalogu należy za to dopisać rowery. Są to pojazdy bezemisyjne, zatem zakazywanie im wjazdu do strefy czystego transportu nie ma uzasadnienia.

Ponadto, postulujemy by **zastąpić sztywny limit opłaty za wjazd do strefy stawką zależną od wynagrodzenia minimalnego**, podobnie jak w przypadku limitu opłat za postój w strefie płatnego parkowania. Przepisy przejściowe ustawy obowiązują przez wiele lat, ustanowienie na cały ten okres zamrożonej stawki opłat szybko spowoduje, że nie będzie ona spełniać swojej roli. Analogiczny błąd popełniono przed laty ustanawiając sztywny limit opłat za postój. Błąd ten udało się poprawić nowelizując przepisy w 2018 r. i uzależniając limit stawki od minimalnego wynagrodzenia. Apelujemy zatem, by uniknąć tego błędu przy ustanawianiu stawki opłat za wjazd do strefy czystego transportu.

Konieczne jest też **wprowadzenie opłaty dodatkowej stanowiącej sankcję za nieuprawniony wjazd do strefy czystego transportu**. Brak takiej opłaty będzie oznaczał faktyczną bezkarność osób, które łamią przepisy i w konsekwencji całkowitą nieskuteczność strefy. Proponowane przepisy dotyczące tej opłaty są analogiczne do tych związanych z opłatami za parkowanie. Doświadczenie pokazuje, że pozwalają one na skuteczne egzekwowanie obowiązku wniesienia opłaty.

2. Pojazdy współdzielone

Ustawa wprowadza dodatkowe przywileje dla pojazdów współdzielonych. Niestety, zarówno definicja tych pojazdów, jak i zakres nadawanych im przywilejów, są sprzeczne z podstawowym celem ustawy, czyli ograniczeniem emisji spalin.

Projekt ustawy nadaje pojazdom współdzielonym przywilej bezpłatnego postoju w strefie płatnego parkowania oraz korzystania z buspasów. Zgodnie z projektem, pojazd współdzielony nie ma określonych wymagań dotyczących emisji spalin, a zatem może być również napędzany benzyną lub olejem napędowym. Celem ustawy o elektromobilności jest promowanie pojazdów nisko- i bezemisyjnych. W tym celu w pierwotnym brzmieniu uchwały nadano przywileje bezpłatnego postoju i poruszania się po buspasach pojazdów elektrycznych. Niezrozumiałe jest teraz proponowanie kroku wstecz i rozszerzenie tych uprawnień na pojazdy współdzielone o dowolnym rodzaju napędu.

Zwracamy przy tym uwagę, że z punktu widzenia emisji spalin pojazdy współdzielone są mniej pożądane, jako że są w ruchu częściej niż pozostałe auta. Zwolnienie pojazdów współdzielonych z opłat za parkowanie odbyłoby się kosztem mieszkańców, którzy utracą w ten sposób dostęp do części miejsc postojowych. W praktyce może to oznaczać przywilej darmowego magazynowania pojazdów w centrach miast przez kilka firm, co jest zupełnie niezrozumiałe w kontekście celu jaki ma osiągnąć ustawa.

Niezrozumiała jest również propozycja dopuszczenia dużej grupy pojazdów współdzielonych o dowolnym rodzaju napędu do poruszania się po buspasach. Komunikacja publiczna powinna mieć bezwzględnie najwyższy priorytet i powinna być uprzywilejowana również w ustawie o elektromobilności, zwłaszcza że w myśl dotychczasowych przepisów ustawy udział pojazdów bezemisyjnych w taborze komunikacji miejskiej jest wielokrotnie wyższy niż wśród pojazdów indywidualnych. Utrudnianie ruchu autobusów poprzez wprowadzanie na buspasy trudnej do oszacowania liczby pojazdów byłoby całkowicie sprzeczne z wyznaczonym kierunkiem zmian na rzecz elektromobilności.

Projekt dopuszcza również bardzo szeroką i nieprecyzyjną definicję współdzielenia, w której mogą się mieścić nie tylko pojazdy oferowane w ramach usługi wypożyczania krótkoterminowego, ale wszystkie pojazdy współdzielone w formie komunikacji elektronicznej. W ten sposób do współdzielenia może być wykorzystywany np. SMS a korzystającymi może być grupa znajomych. Taki zapis umożliwia też ustanowienie fikcyjnego współdzielenia np. dla flot pojazdów służbowych. W konsekwencji bardzo duża liczba pojazdów byłaby uprawniona do unikania opłat za postój oraz do wjazdu na buspasy, co jest zaprzeczeniem celu jaki przyświecał ustawodawcy.

Dlatego postulujemy aby **ograniczyć możliwość poruszania się pojazdów współdzielonych po buspasach oraz zwolnienie ich z opłat za postój do usług wypożyczania krótkoterminowego oraz do pojazdów elektrycznych, napędzanych gazem CNG lub wodorem.**

Wszystkie uwagi zostały zawarte w formularzu uwag załączonym do niniejszego pisma.

DYREKTOR
ZARZĄDU DRÓG MIEJSKICH
Łukasz Puchalski

Załącznik:

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

Do wiadomości:

Sz. P. Sławomir Jacek Koczywąs, p.o. Dyrektor Biura Infrastruktury m.st. Warszawy

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. 1 pkt 2 (projektowany art. 2 ustawy) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | <p>W artykule drugim brakuje definicji pojazdu zasilanego gazem płynnym LPG oraz definicji gazu płynnego LPG.</p> <p>W obecnie obowiązującej ustawie w art. 2 został zdefiniowany pojazd napędzany gazem ziemnym (pkt 14) - pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu.</p> <p>Wydaje się, że gaz LPG powinien być nazwany jako gaz skroplony a nie gaz płynny.</p> <p>Propozycja: Dodac pkt 30 i 31 w brzmieniu: 30) gaz skroplony (LPG) – gaz w rozumieniu art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz.U. z 2019 r., poz. 660, z późn. zm.) 31) pojazd napędzany gazem skroplonym - pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu gaz skroplony (LPG).</p> | <p>Brak definicji pojazdu zasilanego gazem płynnym LPG oraz definicji gazu płynnego LPG powoduje, że określenie w projekcie ustawy (projektowany art. 39 ust. 1) strefy czystego transportu, do której mają wjazd pojazdy napędzane gazem płynnym LPG powoduje problem ze zdefiniowaniem, jakie pojazdy należy zaliczyć do tej kategorii, a w konsekwencji możliwość naduzyc.</p> |

| | | | |
|----|--|--|--|
| | | <p>Definicja ustawowa usługi współdzielenia nie określa rodzajów napędów, jakie mogą być stosowane w tej usłudze.</p> <p>Definicja nie określa również, że usługa współdzielenia jest usługą prowadzoną w ramach wykonywania działalności gospodarczej oraz jakie formy komunikacji elektronicznej uprawniają do zaliczenia do usługi współdzielenia (powinna być zdefiniowana forma aplikacji mobilnej).</p> <p>Wskazane jest wydanie rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw cyfryzacji określającego wymagania funkcjonalne aplikacji mobilnej, jak w przypadku rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 28 maja 2020 r. w sprawie aplikacji mobilnej służącej do rozliczania opłaty za przewóz osób (Dz.U. poz. 954).</p> <p>Propozycja:</p> <p>„29) usługa współdzielenia – forma najmu krótkoterminowego pojazdu elektrycznego, napędzanego gazem ziemnym lub wodorem, kategorii M1, M2 i M3, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, na podstawie którego konsument, odpłatnie, nabywa prawo do korzystania z pojazdu od przedsiębiorcy, w rozumieniu art. 4 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz.U z 2019 r., poz. 1292, z późn. zm.), odbywającego się za pomocą aplikacji mobilnej, na czas nie dłuższy niż 24 godziny”</p> | <p>Odwolanie się jedynie do kategorii pojazdów M1, M2 i M3 określonych w załączniku nr 2 do ustawy Prawo o ruchu drogowym powoduje, że korzystanie z darmowego postój w strefach płatnego parkowania i śródmiejskich strefach płatnego parkowania będzie dostępne dla pojazdów w ramach usługi współdzielenia bez względu na rodzaj napędu i poziom emisji spalin. Jako że ustawa ma promować elektromobilność, trudno jest zrozumieć przywileje również dla pojazdów benzynowych i z silnikiem diesla.</p> <p>Brak określenia, że usługa współdzielenia jest usługą prowadzoną w ramach wykonywania działalności gospodarczej oraz jakie formy komunikacji elektronicznej uprawniają do zaliczenia do usługi współdzielenia spowoduje, że do usługi współdzielenia może być wykorzystywany np. SMS a korzystającymi może być grupa znajomych. To otwiera możliwość znaczących nadużyć, np. ustanawiania pojazdów flotowych czy pojazdów współużytkowanych przez 2 osoby jako pojazdów współdzielonych i korzystanie z należnych im przywilejów.</p> <p>Zwracamy przy tym uwagę, że ograniczenie czasu wynajmu do 24 godzin jest niemożliwe do wyegzekwowania podczas kontroli. Większość operatorów takich usług dopuszcza wypożyczenie auta na okres dłuższy niż 24 godziny. Podczas kontroli opłat za postój lub wjazdu na buspas zarządcy drogi, strażnik lub policjant nie ma możliwości zweryfikowania jak długo jest użytkowany pojazd i jak długo jeszcze będzie użytkowany.</p> |
| 2. | <p>Art. 1 pkt 2 lit. h (projektowany art. 2 pkt 29)</p> <p>Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie</p> | | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| 3. Art. 1 pkt 11 (projektowany art. 32a) oraz art. 22 pkt 1 | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Przepis art. 32a umożliwiający wyznaczanie pasów ruchu przeznaczonych w szczególności dla autobusów i pojazdów elektrycznych na autostradach i drogach ekspresowych znajdujących się w granicach miast powinien wejść w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia. Propozycja: usunąć w art. 22 pkt 1 | Nie ma uzasadnienia do odkładania wejścia w życie tego przepisu, z uwagi na fakt, że w granicach miast istnieją już drogi ekspresowe i autostrady po których możliwe jest wyznaczenie pasów ruchu dla autobusów. |
|--|--|---|--|

| | | | | |
|----|---|-----------------------------------|--|--|
| 4. | art. 1 pkt 16 lit. a (projektowany art. 39 ust. 1 i 1a) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | <p>Wymagane dostosowanie do definicji zarządcy drogi określonej w art. 19 ustawy o drogach publicznych.</p> <p>Propozycja:</p> <p>„1. W celu zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu na zdrowie ludzi i środowisko w związku z emisją zanieczyszczeń z transportu na obszarze obejmującym drogi, których zarządcą jest wójt (burmistrz, prezydent), a w miastach na prawach powiatu prezydent miasta, można ustanowić strefę czystego transportu, do której ogranicza się wjazd pojazdów samochodowych innych niż:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rowery, 2) elektryczne, 3) napędzane wodorem, 4) napędzane gazem ziemnym, 5) napędzane gazem płynnym LPG, 6) autobusy zeroemisyjne <p>- z zastrzeżeniem ust. 2.”,</p> <p>”1a. W gminach i miastach na prawach powiatu liczących powyżej 100 tys. mieszkańców ustanowienie strefy czystego transportu jest obowiązkowe.”.</p> | <p>Zgodnie z art. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2020 r., poz. 470, z późn. zm.) zarządcami dróg, z zastrzeżeniem ust. 3, 5, 5a i 8, są dla dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) krajowych - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad; 2) wojewódzkich - zarząd województwa; 3) powiatowych - zarząd powiatu; 4) gminnych - wójt (burmistrz, prezydent miasta) (ust. 2). <p>W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a, jest prezydent miasta (ust. 5).</p> <p>Błędne jest określenie zarządcy dróg gminnych, wpisano jako zarządcę gminę.</p> <p>Brak doprecyzowania definicji zarządcy drogi w miastach na prawach powiatu spowoduje, że zarządcą drogi nie będzie mógł ustanowić strefy czystego transportu np. na drogach powiatowych, które zlokalizowane są w centrum miasta. Również w pozostałych miastach przepis ten uniemożliwia wprowadzenie strefy czystego transportu na drogach innych niż gminne.</p> <p>Brak określenia że w strefie czystego transportu mogą poruszać się rowery jest przeoczeniem. Rower zgodnie z art. 2 pkt 47 ustawy Prawo o ruchu drogowym jest pojazdem i jego poruszanie się po strefie czystego transportu musi być dozwolone aby osiągnąć cel działania strefy i uniemożliwić karanie za poruszanie się rowerami po strefie.</p> |
|----|---|-----------------------------------|--|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| 5. art. 1 pkt 16 lit. e art. 39 ust. 3 pkt 1 lit g i h (projektowany art. 39 ust. 3 pkt 1 lit g i h | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | Konieczne usunięcie w art. 39 w ust. 3 w pkt 1 lit g oraz doprecyzowanie lit. h Propozycja: h) których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mikroprzedsiębiorcy lub mali przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 2 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.) wykonujących działalność gospodarczą na nieruchomościach znajdujących się na terenie wyznaczonej strefy ,” | Dopuszczenie do poruszenia się po strefie czystego transportu „pojazdów użytkowanych w celu pomocy osobom potrzebującym wsparcia w niezbędnych sprawach życia codziennego” oznaczałoby, że każdy pojazd w praktyce będzie mógł poruszać się po tej strefie. Nie ma możliwości weryfikacji, czy użytkownik pojazdu wjedzie do strefy w celu pomocy osobie potrzebującej wsparcia. Może to prowadzić do patologii: umawiania się kierowców z osobą niepełnosprawną zamieszkujejącą w strefie, że jej pomaga, w razie kontroli np. straży gminnej. Przepis jest zbędny gdyż służby miejskie świadczące usługi opieki, np. MOPS-y czy MOPR-y zostały zwolnione z tej opłaty. Dopuszczenie do poruszenia się po strefie czystego transportu pojazdów których właścicielami, posiadaczami lub użytkownikami są mikroprzedsiębiorcy lub mali przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 2 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.) <u>wykonujących działalność gospodarczą na terenie wyznaczonej strefy jest nieprecyzyjne</u> – nie wiadomo, czy dotyczy ono również dostawców, przedsiębiorców świadczących usługi przewozu (co nie powinno być dozwolone), czy jedynie przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w lokalu znajdującym się w strefie. |
|--|--|---|--|

M

| | | | | |
|----|---|--|---|--|
| 6. | Art. 1 pkt 16 lit. h (projektowany art. 39 ust. 4c) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | <p>Konieczne jest uelastycznienie stawki opłaty za wjazd do strefy czystego transportu, np. przez odniesienie jej do wysokości minimalnego wynagrodzenia, oraz doprecyzowanie wysokości i sposobu ustalania opłaty abonamentowej, zryczałtowanej lub jednorazowej.</p> <p>Propozycja:</p> <p>4c. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu ustala rada gminy, uwzględniając, że opłata ta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nie może być wyższa niż 0,10 % minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2018 r. poz. 2177, z późn. zm.) za godzinę i może być pobierana jedynie za przebywanie w tej strefie pojazdów, o których mowa w ust. 4a; 2) może mieć formę opłaty abonamentowej, zryczałtowanej lub jednorazowej, przy czym wysokość tej opłaty nie może być wyższa w przeliczeniu na godzinę niż wysokość opłaty wskazanej w pkt 1. | <p>Ustalenie sztywnej maksymalnej opłaty za wjazd do strefy czystego transportu spowoduje, w perspektywie obowiązywania przepisów przejściowych w art.68i projektu ustawy przez 25 lat, spadek wartości tej opłaty w stosunku do wysokości wynagrodzenia, i brak możliwości jej podniesienia. Proponowany zapis jest analogiczny do sposobu ustalania maksymalnej opłaty za postój w strefie płatnego parkowania.</p> <p>Doprecyzowanie wysokości opłaty abonamentowej, zryczałtowanej lub jednorazowej jest konieczne w celu zapobieżenia ustaleniu ich w przeliczeniu na godzinę w wysokości wyższej niż opłata za godzinę. Obecny zapis projektu ustawy jest nieprecyzyjny i rodzi ryzyko rozbieżności w interpretacji.</p> |
|----|---|--|---|--|

| | | | | |
|--|---|--|--|---|
| | <p>7. Art. 1 pkt 16 lit. h (projektowany art. 39)</p> | <p>Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie</p> | <p>Ustalenie opłaty dodatkowej za nieuprawniony wjazd do strefy czystego transportu i określenie organu odpowiedzialnego za jego egzekwowanie. Propozycja: Dodanie ust. 7 - 11 w brzmieniu: „7. Za wjazd do strefy czystego transportu pojazdem innym niż określonym na podstawie ust. 4a lub bez uiszczenia opłat, o których mowa w ust. 4c, pobiera się opłatę dodatkową. 2. Rada gminy określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 10% minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. 3. Opłatę dodatkową, o której mowa w ust. 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku zarządca drogi. 4. W związku z poborem opłaty dodatkowej zarząd drogi albo zarządca drogi wykonują obowiązki, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że posiada ona te informacje, a ich zakres lub treść nie uległy zmianie. 5. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, nie wpływa na obowiązek wniesienia opłaty dodatkowej.”</p> | <p>Brak opłaty dodatkowej za nieuprawniony wjazd do strefy czystego transportu spowoduje brak możliwości skutecznego egzekwowania takiego poruszenia się po strefie nieuprawnionych pojazdów, które to naruszenia będą mogły być karane jedynie jako wykroczenie.</p> |
|--|---|--|--|---|

M

| | | | | |
|----|---|--|---|---|
| 8. | Art. 1 pkt 16 lit. g (projektowany art. 39 ust. 4b) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | <p>Konieczność określenia możliwości wykorzystywania opłat za korzystanie ze strefy czystego transportu na cele związane z zakupem pojazdów zeroemisyjnych jak tramwaje, trolejbusy i pojazdy kolejowe o napędzie elektrycznym.</p> <p>g) w ust. 4b:</p> <p>- punkt drugi otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2) zakupu autobusów zeroemisyjnych, tramwajów, trolejbusów i pojazdów kolejowych o napędzie elektrycznym;</p> <p>- w pkt 3 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:</p> <p>„4) sporządzenia planów, o których mowa w ust. 6.”;</p> | <p>Nie jest zrozumiałe, dlaczego opłata za wjazd do strefy czystego transportu może być wykorzystana przez gminę wyłącznie na potrzeby zakupu autobusów zeroemisyjnych, podczas gdy zeroemisyjne pojazdy to również tramwaje, trolejbusy i pojazdy kolejowe o napędzie elektrycznym.</p> |
| 9. | Art. 1 pkt 16 lit. h (projektowany art. 39 ust. 6) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | <p>Konieczność doprecyzowania sporządzenia planu w zakresie tworzenia miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy czystego transportu.</p> <p>Propozycja:</p> <p>„6. Wraz z uchwałą ustanawiająca strefę czystego transportu rada gminy przyjmuje sporządza plan określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zasady rozwoju komunikacji miejskiej na terenie wyznaczonej strefy; 2) dostępność miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy.”; | <p>Konieczne jest doprecyzowanie celu sporządzenia planu w zakresie tworzenia miejsc parkingowych dla pojazdów, które będą podlegać ograniczeniom wjazdu do strefy czystego transportu. Nie jest zasadne by wprowadzenie strefy czystego transportu musiało się wiązać z budową dodatkowych miejsc parkingowych w liczbie zapewniającym postój wszystkim pojazdom wykluczonym z wjazdu do strefy. Nie jest jasne czy intencją ustawy jest specjalnie oznakowane miejsc dla tych pojazdów, stworzonych dodatkowo, czy wystarczy zapewnienie takich miejsc np. w strefie płatnego parkowania.</p> |

| | | | | |
|--|---|--|---|---|
| | <p>10. Art. 1 pkt 19 (uchylenie art.66)</p> | <p>Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie</p> | <p>Uchylenie art. 66 spowoduje konieczność ustalenia opłat za zajęcie pasa drogowego dla umieszczenia w pasie drogowym sieci oraz stacji ładowania. Propozycja: Wprowadzenie przepisu określającego maksymalne stawki za zajęcie pasa drogowego, analogicznie do przepisu art. 40 ust. 7 i 8 ustawy o drogach publicznych, które brzmią: „7. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, ustala, z uwzględnieniem przepisów o pomocy publicznej, dla dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego. Stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 20 zł. 8. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, ustala dla dróg, których zarządcą jest jednostka samorządu terytorialnego, wysokość stawek opłaty za zajęcie 1 m² pasa drogowego. Stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 10 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 200 zł, z tym że w odniesieniu do obiektów i urządzeń</p> | <p>Uchylenie art. 66 na mocy której Skarb Państwa, gmina oraz gminna osoba prawna ustanawiają nieodpłatnie służebność przesyłu na rzecz operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego dla sieci dostarczającej energię elektryczną do ogólnodostępnej stacji ładowania wybudowanej przez tego operatora zgodnie z art. 64 ust. 1 spowoduje, że OSD, który ma ustawowy obowiązek budowania stacji ładowania, będzie zmuszony ponieść opłaty za zajęcie pasa drogowego dla umieszczenia w pasie drogowym sieci oraz stacji ładowania. Jednocześnie brakuje przepisu ustawowego określającego maksymalną wysokość stawki za zajęcie pasa drogowego dla tych celów, jak to ma miejsce w przypadku infrastruktury telekomunikacyjnej (art. 40 ust. 7 i 8 ustawy o drogach publicznych), co spowoduje dowolność w ich ustalaniu przez jednostki samorządu terytorialnego.</p> |
|--|---|--|---|---|

Ma

| | | | | |
|-----|---|-----------------------------------|--|--|
| | | | <p>infrastruktury telekomunikacyjnej stawki opłaty, o których mowa w ust. 4 i 6, nie mogą przekroczyć 0,20 zł za jeden dzień zajmowania pasa drogowego, a stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, nie może przekroczyć 20 zł.”</p> | |
| 11. | Art. 1 pkt 20 (projektowany art. 68 ust. 3 zdanie drugie) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | <p>Błędne określenie „postępowania przetargowego”</p> <p>Propozycja:</p> <p>„Przepisu nie stosuje się do zlecenia wykonania zadania publicznego, którego wartość, zgodnie z art. 2 ust 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, nie wymaga przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na podstawie tej ustawy”</p> | <p>Błędne określenie „postępowanie przetargowe” – nie jest to pojęcie określone w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.</p> |

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | <p>Art 2 (projektowany art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. f ustawy o drogach publicznych)</p> | <p>Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie</p> | <p>Konieczność odwołania się w tym przepisie do usługi współdzielenia zdefiniowanej zgodnie z uwagą w pkt 2. Konieczność zawężenia możliwości korzystania ze zwolnienia z wnoszenia opłat w strefie płatnego parkowania, i w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania do usług współdzielenia świadczonych z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych, napędzanych gazem ziemnym i wodorem.</p> <p>Propozycja: f) pojazdy elektryczne, napędzane gazem ziemnym lub wodorem używane w ramach usługi współdzielenia, o której mowa w art. 2 pkt 29 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.</p> | <p>Brak określenia, że usługa współdzielenia jest usługą prowadzoną w ramach wykonywania działalności gospodarczej oraz jakie formy komunikacji elektronicznej uprawniają do zaliczenia do usługi współdzielenia powoduje, że do usługi współdzielenia może być wykorzystywany np. SMS a korzystającymi może być grupa znajomych.</p> <p>Takie osoby mogą być zwolnione z wnoszenia opłat w strefie płatnego parkowania, i w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, co jest oczywiście nieusprawiedliwione.</p> <p>Ponadto, nie jest dopuszczalne zwolnienie z wnoszenia opłat w strefie płatnego parkowania, i w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania wszystkich rodzajów pojazdów wykorzystywanych w usługach współdzielenia. Jedynie pojazdy elektryczne i napędzane gazem ziemnym lub wodorem jako pojazdy nie wykorzystujące pochodnych ropy naftowej do napędu zasługują na takie zwolnienie.</p> <p>Pojazdy hybrydowe są obecne na polskich drogach od około 15 lat, do tej pory nie doczekały się takiego zwolnienia z opłat za postój, mimo tego że 15 lat temu były najbardziej ekologicznym napędem, więc nie jest zrozumiałe wprowadzenia takiego zwolnienia obecnie kiedy dostępne są pojazdy zeroemisyjne.</p> |
|--|--|--|--|---|

M

| | | | | |
|-----|---|-----------------------------------|---|--|
| 13. | Art. 9 pkt 3 (projektowany art. 148a ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym) | Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie | <p>Konieczność wyłączenia z możliwości poruszania się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu pojazdów innych niż elektryczne i napędzane wodorem.</p> <p>Propozycja:</p> <p>Usunięcie przepisu z projektu ustawy ewentualnie</p> <p>„1. Do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz pojazdów napędzanych wodorem, o których mowa w art. 2 pkt 15 tej ustawy.”;</p> | <p>Przepis dopuszcza w okresie do 1 stycznia 2026 r. poruszanie się po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów pojazdów elektrycznych oraz pojazdów napędzanych wodorem, <u>ale jednocześnie dopuszcza do takiego poruszania się wszystkie rodzaje pojazdów jeżeli są one używane w ramach usługi współdzielenia.</u></p> <p>Wprowadzenie takiego przepisu spowoduje brak możliwości realizacji celu istnienia buspasów, jakim jest zapewnienie bezkolizyjnego przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej w dużych miastach jak Warszawa, gdzie działa kilka firm świadczących usługi współdzielenia w tym wykorzystujące w większości pojazdy elektryczne (np. Panek Carsharing, 4Mobility) lub wyłącznie elektryczne (np. InnogyGo).</p> <p>Ewentualne dopuszczenie pojazdów używanych w ramach usługi współdzielenia (odpowiednio ograniczonej do pojazdów z określonym rodzajem napędu - zgodnie z uwagą w pkt 2) powinno obejmować jedynie pojazdy zeroemisyjne, których zakup państwo powinno promować.</p> |
|-----|---|-----------------------------------|---|--|

