

## UWAGI IGKM

### do Planowanego zakresu rewizji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności

#### UWAGA NR 1

##### Inwestycje Część dotacyjna

Numer inwestycji E.1.1.2

Nazwa inwestycji Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)

Proponowana wersja zmiana kamienia milowego lub wskaźnika zakłada nadal zakup 579 czystych ekologicznie autobusów **na potrzeby transportu międzymiastowego**. Niniejszym wnosimy o rozszerzenie inwestycji i dopuszczenie także transportu podmiejskiego, który w znacznej części kraju realizowany jest w poprzez wiodącego organizatora transportu w danej aglomeracji czyli miasto formalnie w formie komunikacji miejskiej jednakże faktycznie są to przewozy podmiejskie. W chwili obecnej inwestycja jest uzależniona od rodzaju organizatora przewozów a nie od faktycznego miejsca ich wykonywania. Powyższe pozwoli zagospodarować całość przeznaczonych tu środków co może być utrudnione w przypadku pozostawienia postanowień odnoszących się wyłącznie do obszarów wiejskich. Z tej też przyczyny wnosimy o modyfikację wskaźnika E14G w następujący sposób:

(...) Inwestycja polega na zakupie 579 czystych ekologicznie autobusów na potrzeby **publicznego transportu zbiorowego realizowane niezależnie od formy organizatora transportu na terenach podmiejskich oraz międzymiastowych** (zeroemisyjnego i niskoemisyjnego) *w tym dostarczeniu 207 i zamówieniu 372 sztuk* do 30 czerwca 2026 r.

Zakupione *lub zamówione* pojazdy umożliwią transport zbiorowy na obszarach **podmiejskich oraz pozamiejskich**, które dotychczas były wyłączone z transportu. (...)

#### E14G

Dostarczenie nowych *lub produkcja, potwierdzona zawartymi kontraktami z wykonawcami*, zeroemisyjnych i niskoemisyjnych autobusów. *Wszystkie autobusy finansowane w tej inwestycji będą użytkowane* na potrzeby podmiejskiego transportu publicznego/transportu publicznego **na obszarach podmiejskich i wiejskich niezależnie od formy organizatora transportu..** Zamówienia na autobusy będą udzielane w drodze przetargów otwartych i konkurencyjnych. (...)

## **UWAGA NR 2**

### **Reformy – część dotacyjna - Komponent E Zielona, inteligentna mobilność**

Numer reformy E1.1.

Nazwa reformy Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska

Pragniemy wskazać, że zarówno proponowana reforma jak i jej zmiana w zakresie działania E1.G jest z punktu widzenia praktycznego, funkcjonalnego oraz technicznego niemożliwa do realizacji przez operatorów komunikacji miejskiej w dużych miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Zgodnie z bieżącą wersją reformy zakłada się wejście w życie ustawy wprowadzającej obowiązek zakupu tylko niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów w miastach powyżej 100 000 mieszkańców począwszy od 2025 r. co jak sam zauważył projektodawca jest niemożliwe z punktu widzenia finansów samorządów jak i praktycznego. Pragniemy wskazać, że żadne przepisy UE nie nakazują wymiany 100% pojazdów na zeroemisyjne. Zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 35 – 37 oraz art. 68a i 68b ustawy) wymagany % udziału pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych wynosi do 2025 r. 32% a od 01.01.2026 r. 46% przy czym jedynie połowa tej wartości powinna być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne.

W związku z powyższym proponowanie reformy, która narzuci wybranej kategorii miast obowiązek zakupu 100% jest całkowicie pozbawione podstaw prawnych oraz funkcjonalnych w ramach których działa publiczny transport zbiorowy w miastach.

Ww. % są zresztą wynikiem implementacji do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych przepisów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/we z dnia 23 kwietnia 2009 r. W sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego z dnia 23 kwietnia 2009 r. (Dz.Urz.U.E.L Nr 120, str. 5).

Nadto jak sam projektodawca zauważył przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej muszą posiadać odpowiedni miks rodzajów napędów autobusów aby zapewnić bezproblemowe świadczenie usługi publicznej. W proponowanej zmianie w ramach komponentu E1G założono, że będzie to raptem 10% autobusów spalinowych co w żaden sposób nie może zapewnić bezpieczeństwa i ciągłości świadczonej usługi. Operatorzy komunikacji miejskiej w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców starają się zapewnić odpowiedni miks taboru na poziomie nie przekraczającym 50% jednorodzącego taboru. Powyższe koresponduje z wymogami ww. Dyrektywy, gdzie dla Polski od 2026 r. przewidziano wymóg 46% autobusów nisko i zeroemisyjnych.

Nadto pragniemy wskazać, że wymóg aby zawierać umowy o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego jedynie z operatorami posiadającymi w swojej flocie pojazdy zeroemisyjne jest wprost sprzeczny z ww. Dyrektywą (art. 5 ust. 1 – 4 Dyrektywy), gdyż dopuszcza ona wprost funkcjonalną swobodę organizatora transportu przy zawieraniu umów - ważne aby suma umów danego organizatora zapewniała odpowiedni %. Tytułem przykładu możemy wskazać np. na największe aglomeracje jak Warszawa czy Górnośląsko – Zagłębiowska Metropolia, które kontraktują wielu operatorów i nakazywanie każdemu operatorowi posiadania określonego % taboru zeroemisyjnego jest wprost sprzeczne z argumentami ekologicznymi, finansowymi oraz funkcjonalnymi. Ważne aby suma zamówień zapewniała dany % a nie każde zamówienie z osobna.

W związku z powyższym proponujemy następującą treść działania E1.G. co zapewni zgodność z istniejącym prawem wspólnotowym bez paraliżu usług publicznego transportu zbiorowego w miastach.

*„E1G Stosowanie ustawy wprowadzającej obowiązek zakupu przez operatorów oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego tylko niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów w miastach powyżej 100 000 mieszkańców począwszy od 2026 r.*

*W ustawie zostanie ustanowiony obowiązek od 2026 r. zakupu przez operatorów oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych i wodorowych) w ilości 30 % nabywanych autobusów.*

*Reforma ta zostanie wprowadzona w życie w pierwszym kwartale 2025 r. ”*

W przypadku, gdy wartość 30% (obowiązująca w obecnej ustawie o elektromobilności) wskazana w powyższej propozycji zostanie uznana za zbyt niską, wnioskujemy o rozważenie wartości większej (np. wspomniane 50 %), jednakże pozostającej w zasięgu możliwości realizacji.

### **UWAGA NR 3**

#### **Reformy – część dotacyjna - Komponent E Zielona, inteligentna mobilność**

Numer reformy E1.1.

Nazwa reformy Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska

W proponowanej zmianie niejasne jest, w jakiej sytuacji znajdą się ośrodki o liczbie mieszkańców poniżej 100 tysięcy mieszkańców. Istnieje ryzyko, że zapotrzebowanie na tabor zeroemisyjny w tych dużych miejscowościach wymagających dużego wolumenu zakupowego doprowadzi do zablokowania mechanizmów dofinansowania jakiegokolwiek taboru autobusowego na potrzeby miast poniżej 100 tysięcy mieszkańców.

W związku z powyższym proponujemy – w przypadku nieuwzględnienia propozycji zmiany treści zawartej w uwadze nr 2 – rozszerzenie akapitu o planowanych regulacjach w następujący sposób:

*„Dodatkowo od 2026 r. wprowadzony zostanie obowiązek zawierania umów na świadczenie usługi transportu publicznego jedynie z podmiotami, które posiadają w swojej flocie tego rodzaju autobusy, i którego uzupełnieniem będą mechanizmy wspierające zakup autobusów nisko – i zeroemisyjnych również w miastach poniżej 100 000 mieszkańców. ”*