



Konwent Dyrektorów
Zarządów
Dróg Wojewódzkich



Ogólnopolska
Izba Gospodarcza
Drogownictwa

Katowice, Kraków, dnia 12 kwietnia 2021 r.

KD.112.8KD-21.2021
OIGD/ 39/2021

Sz. P.

Pan Michał Kurtyka

Minister Klimatu i Środowiska

ul. Wawelska 52/54

00-922 Warszawa

przekazano drogą elektroniczną

agnieszka.rynkowska@klimat.gov.pl

department.prawny@klimat.gov.pl

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do procedury związanej z pracami legislacyjnymi obejmującymi projekt zmian do przepisów Ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich (KD) oraz Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa w Krakowie (OIGD) wspólnie chcą przedstawić poważne wątpliwości dotyczące skutków wprowadzonych zmian dla jednostek samorządu terytorialnego (JST) oraz przedsiębiorców z branży drogowej. Z uwagi na treść zmienianych przepisów podnosimy, że nie wszystkie istotne naszym zdaniem problemy wskazana nowelizacja rozwiązuje.

Art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2021 poz. 110) (dalej w skrócie: ustawa o elektromobilności) nakłada na zamawiających będących jednostkami samorządu terytorialnego, które wykonują lub zlecają wykonywanie zadań publicznych, ustawowy obowiązek dostosowania poziomu udziału pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym przy realizacji zamówień publicznych, do wskazanych wymogów przepisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych począwszy od 01.01.2022 r.

Z przywołanego przepisu art. 68 ust. 3 ww. ustawy o elektromobilności, mającego charakter epizodyczny, wynika zatem wniosek, że zadanie publiczne zlecane przed tą datą przez zamawiających i wykonywane ewentualnie, po tej dacie wiąże się z koniecznością zapewnienia co najmniej 10% udziału pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów używanych przy realizacji zamówień publicznych, w tym przez wykonawców /podwykonawców tych zadań.

Ponadto z art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności wynika, iż umowy na wykonywanie zadań publicznych wygasają z dniem 31.12.2021, jeżeli nie zapewnią wykorzystania pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym na poziomie określonym w art. 68 ust. 3.

Planowana nowelizacja ustawy o elektromobilności wg projektu z dnia 10.11.2020 r. do omawianych przepisów wprowadza jedynie niewielką modyfikację, a mianowicie z zastosowania przepisu art. 68 ust. 3 wyłącza się zlecenia wykonania zadania publicznego, którego wartość nie wymaga przeprowadzenia

postępowania przetargowego. [art. 1 pkt. 21) projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw].

Wskazujemy, że naszym zdaniem Projekt nowelizacji ustawy o elektromobilności nie uwzględnia następujących okoliczności:

- 1) Okoliczności, że wejście w życie wymogów w zakresie realizacji zadań publicznych przez JST ma nastąpić w okresie trwania i borykania się ze skutkami pandemii COVID 19.

Przygotowując przepisy ustawy o elektromobilności ustawodawca nie mógł przewidzieć, że od marca 2020 roku świat, a w tym Polskę, ogarnie globalna pandemia, która będzie miała olbrzymi wpływ zarówno na gospodarkę światową jak i życie codzienne.

Pandemia oraz wprowadzane w związku z jej zwalczaniem ograniczenia i restrykcje, zarówno krajowe jak i w innych państwach na świecie, mają poważny wpływ na możliwości samorządów, a także przedsiębiorców, w zakresie realizacji celów przedmiotowej ustawy o elektromobilności we wskazanych ramach czasowych, a w szczególności możliwości przygotowania się do realizacji obowiązków wskazanych w art. 68 ust. 3, mając na względzie konsekwencje wynikające z art. 76 ust. 2 ustawy.

Wpływ ograniczeń związanych z pandemią oraz jej ekonomiczne i społeczne konsekwencje można już zauważyć w gospodarce. Dochody samorządów, które zobowiązane są do pokrycia kosztów wprowadzanych regulacji dotyczących elektromobilnej floty rażąco spadły wskutek obniżenia wpływów z podatków PIT i CIT, zaś wzrosły nieprzewidziane w budżetach koszty związane z walką z pandemią i jej skutkami.

Tym samym jednostki samorządu terytorialnego, zobowiązane na mocy m.in. art. 68 ust. 3, do poniesienia kosztów wymiany części swojej floty oraz poniesienia kosztów dostosowania floty przedsiębiorców wykonujących zlecone zadania publiczne w ramach udzielanych zamówień publicznych, zmuszone zostają do poniesienia w krótkim czasie w samym środku kryzysu pandemicznego dodatkowych wydatków, na które trudno znaleźć finansowanie w budżetach.

Na przedmiotową kwestię zwraca już uwagę raport Najwyższej Izby Kontroli w „*Informacji o wynikach kontroli - Wsparcie rozwoju elektromobilności*” z dnia 03.09.2020 r. (KGP.430.016.2019, Nr ewid. 7/2020/P/19/020/KGP). Raport NIK na str. 116-117 wskazuje, iż: „*Wyniki analizy ryzyka wskazywały, że wpływy zdarzeń zaistniałych w trakcie pandemii miały istotny wpływ na możliwość terminowej realizacji wymogów zawartych w art. 68 ust. 2 i 3 ustawy o elektromobilności. Możliwości inwestycyjne JST znacząco się zmniejszyły w związku z obniżeniem wpływów do budżetów miast przy jednoczesnym wydatkowaniu środków na działania nieplanowe a istotne dla ochrony zdrowia obywateli oraz wsparcia lokalnych przedsiębiorców. Sytuacja pandemii wpłynęła na wysokość przychodów do budżetów miast. (...)*”

Tym samym, z jednej strony w związku ze spadkiem dochodów, a z drugiej z pilnymi wydatkami na walkę ze skutkami epidemii, wiele miast będzie ograniczać wydatki inwestycyjne wyłącznie do najważniejszych. Inwestycje będą realizowane w pierwszej kolejności w obszarach gdzie już zostały zaangażowane środki finansowe lub środki zostały przeznaczone na wkład własny w inwestycje współfinansowane ze środków UE.”

Podobnie w odniesieniu do przedsiębiorców Raport NIK na str. 117 wskazuje, iż: „*Pogorszenie kondycji finansowej przedsiębiorstw w wyniku recesji, będzie również skutkowało redukcją kosztów. Najprawdopodobniej, firmy w pierwszej kolejności obniżą wydatki inwestycyjne na zakup środków trwałych, w tym taboru samochodowego. Może to spowodować brak na rynku potencjalnych*

usługodawców spełniających wymagania w zakresie elektromobilności, którym miasta będą mogły zlecać realizację zadań publicznych, nawet dla realizacji podstawowych usług publicznych np. w zakresie dostarczania mediów. Jednocześnie miasta wskazywały na ryzyko podwyższenia cen wykonywanych usług publicznych przez wykonawców.

Z uwagi na fakt, że produkcja samochodów jest działalnością o skali globalnej to sytuacja pandemii skutkowałą przerwaniem produkcji oraz łańcuchów dostaw w szeregu obszarach istotnych dla zapewnienia rozwoju rynku elektromobilności i gazomobilności. Opóźnienia w realizacji zamówień mogą wpłynąć na możliwości osiągnięcia założonych w ustawie o elektromobilności celów dla JST.”.

Podkreślić należy, że powyższe obserwacje i analizy poczynione zostały do początku września 2020, a zatem jeszcze przed drugą i trwającą aktualnie trzecią falą zachorowań. Sytuacja od tamtego czasu we wskazanych obszarach uległa dalszemu drastycznemu pogorszeniu.

- 2) Okoliczności, że zarówno dostępność pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych gazem przy realizacji zadań publicznych, poczynwszy od dnia 01.01.2022r. będzie w znaczący stopniu ograniczona dla większość przedsiębiorców z sektora MŚP i spowoduje wzrost kosztów realizowanych zadań publicznych.

W tym miejscu wskazać należy, iż art. 68 ust. 3 odnosi się do terminów „pojazd elektryczny” oraz „pojazd napędzany gazem ziemnym”. Zgodnie ze słowniczkiem ustawowym zawartym w art. 2 ustawy o elektromobilności:

- „pojazd elektryczny” to „pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania”, zaś

- „pojazd napędzany gazem ziemnym” to „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”.

Obie definicje odnoszą się do definicji pojazdu samochodowego w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy Prawo o ruchu drogowym, która z kolei odnosi się do definicji pojazdu silnikowego oraz pojazdu zawartych odpowiednio w pkt 32 i 31 tegoż artykułu. Mając to na względzie można powiedzieć, że pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym to środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane, wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; (określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego).

Jak widać z powyższego flota JST oraz przedsiębiorców, którzy wykonują dla JST zlecone im w trybie zamówień publicznych zadania publiczne, która po 31.12.2020 r. będzie musiała spełniać limity elektromobilności i gazomobilności wskazane w art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, jest kategorią bardzo szeroką. Kategoria ta nie obejmuje jedynie samochodów osobowych i ciężarowych, ale również wszelkie pojazdy specjalistyczne.

Dostępność tak określonych pojazdów samochodowych elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym używanych przez JST do wykonywania zadań publicznych oraz przedsiębiorców z branży drogowej do wykonywanych w ramach zamówień publicznych zadań im zleconych jest na rynku znacznie ograniczona i to niezależnie od kwestii związanych ze zmniejszeniem produkcji pojazdów związanymi z pandemią, o których mowa w pkt 2) niniejszego pisma.

Przedmiotowe ograniczenia dotyczą zarówno dostępności pojazdów specjalistycznych napędzanych wyłącznie energią elektryczną bądź gazem ziemnym, jak i terminów dostaw takich pojazdów

oferowanych przez producentów, a także znacznie wyższych cen takich pojazdów, które są oferowane, w stosunku do analogicznych pojazdów napędzanych tradycyjnie.

Z analiz odpowiedzi na zapytania ofertowe skierowane do producentów pojazdów przez członków OIGD oraz KD wynika, iż okres oczekiwania na realizację zamówień, w szczególności w zakresie samochodów ciężarowych i pojazdów specjalistycznych, które są dostępne w ofercie waha się od roku do czterech lat. W przypadku konieczności dodatkowej zabudowy pojazdów w celu przekształcenia ich w potrzebne pojazdy specjalistyczne, oczekiwanie na realizację takiej zabudowy może sięgać nawet kolejny rok, z uwagi na dużą ilość zleceń w krótkim okresie.

Jeśli chodzi o kwestię kosztu dostępnych pojazdów, w szczególności pojazdów elektrycznych, to ich cena sięga kwot o 100-150% większych niż cena podobnych pojazdów napędzanych tradycyjnie. Konieczność zapewnienia aż 10% floty JST oraz wykonawców wykonujących zlecone im zadania publiczne używanej do wykonywania tych zadań w tak krótkim okresie powoduje oczywiście dalsze zwiększenie cen z uwagi na nagłe zwiększenie popytu w stosunku do ograniczonej podaży.

Oczywiście w ostatecznym rachunku koszty konieczności dostosowania się wykonawców do wymogów art. 68 ust. 3 w terminie do 31.12.2021 r. przeniesione zostaną na samorządy, a co za tym idzie na podatników. Zwrócić w tym kontekście należy uwagę na to, iż w świetle art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności, do umów zawartych przed 31.12.2021 r., w tym do kontraktów wieloletnich już wykonywanych, nie zawierających zapisów dotyczących udziału wskazanego w art. 68 ust. 3 poziomu pojazdów elektrycznych bądź napędzanych gazem ziemnym we flocie, koniecznym będzie zawarcie stosownych aneksów do umów. Oczywiście jest, że przedsiębiorcy, którzy zdecydują się na podpisanie takich aneksów zażądają stosownych rekompensat finansowych za zmianę warunków umowy, które nie były przewidziane przy kalkulacji ceny ofertowej.

Wskazać w omawianym kontekście należy, że wydajność pojazdów wymienionych w art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, a szczególnie wydajność pojazdów elektrycznych jest na dzień dzisiejszy zdecydowanie mniejsza niż wydajność pojazdów napędzanych tradycyjnie. Zależnie od rodzaju używanych pojazdów wydajność taka spada dwu, trzy a nawet czterokrotnie, ze względu na możliwy czas pracy bez ładowania oraz dostępność infrastruktury służącej do ładowania pojazdów elektrycznych oraz instalacji do ładowania pojazdów gazem ziemnym, w szczególności w pobliżu terenu budowy.

Zwrócić należy w tym kontekście uwagę na fakt, że ładowanie pojazdów elektrycznych, a szczególnie pojazdów elektrycznych o znacznej mocy, jakie używane są na budowach oraz do prac specjalistycznych wymaga znacznej mocy. Na zaplecza budów doprowadzony jest prąd, jednak przy większych inwestycjach, by zapewnić ładowanie większej ilości sprzętu napędzanego elektrycznie, w tym pojazdów o których mowa w art. 68 ust. 3, wymagałoby wręcz doprowadzenia do budowy linii wysokiego napięcia i budowy stacji transformatorowej. Takie działanie, o ile w ogóle byłoby możliwe, doprowadziłoby również do znacznego zwiększenia kosztów wykonywania zadań publicznych obciążających przedsiębiorców, a w konsekwencji samorządy i podatników. Natomiast w kraju na dzień dzisiejszy brak jest aktualnie wystarczającej infrastruktury dostępnej publicznie umożliwiającej szybkie ładowanie pojazdów, w tym w szczególności pojazdów o znacznej mocy.

Również wskazać należy, iż dostępność infrastruktury przystosowanej do ładowania pojazdów, w szczególności pojazdów ciężarowych i innych pojazdów specjalistycznych o znacznej mocy, gazem ziemnym również jest niewystraczająca dla zaspokojenia nagłego zwiększenia zapotrzebowania wynikającego z wprowadzenia od 01.01.2022 r. wymogów z art. 68 ust. 3. Budowa takiej infrastruktury przez wykonawców na potrzeby prowadzonych budów stanowiłoby kolejne obciążenie, które w ostatecznym rozrachunku poniosą samorządy, a zatem podatnicy.

Oczywiście formalne wypełnienie wymogu posiadania 10% floty, bez zapewnienia odpowiedniej infrastruktury służącej jej ładowaniu, formalnie byłoby możliwe przy założeniu, że flota ta będzie użytkowana w zakresie niewielkim, wręcz symbolicznym, jednak wydaje się, że nie o taki skutek chodzi autorom ustawy o elektromobilności i jej planowanej modyfikacji.

Konsekwencją wymiany floty w zakresie wskazanym w art. 68 ust. 3, bez pozorowania stosowania zakupionych pojazdów, będzie albo konieczność znacznego wydłużenia prowadzonych zadań w czasie, by uwzględnić zmniejszoną wydajność tych pojazdów ze względu na czas pracy i konieczność ładowania, albo konieczność zastąpienia jednego pojazdu tradycyjnego dwoma, trzema albo i czterema pojazdami wskazanymi w art. 68 ust. 3, w szczególności jeśli chodzi o pojazdy elektryczne. Takie rozwiązanie prowadzić może do zwiększenia kosztów wręcz astronomicznie.

Pamiętać też należy, że JST oraz przedsiębiorcy na wszystkie wyżej opisane działania mają czas najpóźniej do 31.12.2021 r., co stwarza dodatkowo presję czasowo-finansową.

Podobne wnioski wysnuwa przywoływany wcześniej Raport NIK, który na str. 109 podaje, iż:

„W pierwotnych przepisach ustawy o elektromobilności termin realizacji limitu określono na 1 stycznia 2020 r. Na wniosek miast znowelizowano przepis ustawowy i przesunięto ten termin o dwa lata. Swoje wnioski miasta argumentowały takimi przesłankami jak:

- minimalna podaż samochodów ciężarowych z napędem elektrycznym lub zasilanych gazem ziemnym w stosunku do podaży pojazdów osobowych,*
- brak przygotowania rynku producentów pojazdów do obsługi JST w oparciu o pojazdy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym,*
- powszechny brak dostępności stacji ładowania sprężonym gazem ziemnym (CNG) w większości miast powyżej 100 tys. Mieszkańców,*
- zdaniem miast to budowa infrastruktury musi poprzedzić pojawienie się pojazdów napędzanych elektrycznie lub CNG,*
- pomijanie przez Operatora Systemu Dystrybucyjnego gazowego w planach inwestycyjnych miast o liczbie mieszkańców pomiędzy 50 tys. a 100 tys.”*

Jak wynika z rozwinięcia analizy na str. 109-115 argumenty podniesione wtedy nadal zachowują aktualność.

Przedmiotowy Raport wskazuje również na inne problemy podnoszone przez samorządy.

„Miasta wskazywały na problemy związane z realizacją wymogów ustawy zawartych w art. 68 ust. 2 i 3 oraz w art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności i należały do nich głównie kwestie związane z odpowiednią interpretacją przepisów ustawy oraz niedostatecznym rozwojem rynku pojazdów z napędem alternatywnym. (...)

Zdaniem miast wymóg stosowania procentowego udziału pojazdów elektrycznych lub gazowych dla JST powinien dotyczyć tylko zadań z zakresu transportu, a nie do wszystkich zadań publicznych. Katalog zadań publicznych jest szeroki, a specyfika pewnych zamówień bardzo specjalistyczna. Brak posiadania przez wykonawców pojazdów elektrycznych czy z napędem na gaz ziemny może wykluczyć z rynku małe i średnie przedsiębiorstwa, a tym samym koszty dla samorządów mogą być niewspółmierne z wykonywaną usługą lub dziełem. Poza tym może zaburzać to tryb konkurencyjności, gdyż w procesie wyboru nie tyle będzie decydować wiedza i doświadczenie wykonawców, co wymóg posiadania pojazdu z napędem alternatywnym. Istotną kwestią był również brak na rynku specjalistycznych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym wykorzystywanych do realizacji prac w ramach zawieranych umów. Fakt ten rodził wątpliwość

miast, czy wymóg ustawowy nie będzie miał charakteru świadczenia niemożliwego i doprowadzi do braku oferentów bądź znacznego wzrostu cen wykonania usług publicznych.” (str. 119-120 Raportu).

W tym kontekście należy przypomnieć, iż planowana zmiana ustawy o elektromobilności ma na celu wdrożenie przez Polskę do porządku prawnego 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 oraz Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/944 z dnia 5 czerwca 2019 w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej oraz zmieniającą dyrektywę 2012/27/UE w kwestiach związanych z budową stacji ładowania przez OSD (dalej zwaną w skrócie: „Dyrektywa (UE) 2019/1161”).

Pragniemy podnieść, że pkt 17 motywów Dyrektywy (UE) 2019/1161 wskazuje że, aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnych obciążeń na organy publiczne i wykonawców, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia z wymogów niniejszej dyrektywy zamówień publicznych na niektóre pojazdy o szczególnych cechach związanych z ich wymogami operacyjnymi. Należą do nich wskazywane w ww. Dyrektywie (UE) 2019/1161 np. pojazdy opancerzone, karetki pogotowia, karawany, pojazdy kategorii M1 przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich, żurawie samojezdne, pojazdy zaprojektowane i skonstruowane do używania głównie na budowach lub w kamieniołomach, w obiektach portowych lub lotniskowych, a także pojazdy specjalnie zaprojektowane i skonstruowane lub przystosowane do użytku sił zbrojnych, ochrony ludności, straży pożarnej oraz służb odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego. Takie przystosowanie może dotyczyć instalacji specjalistycznego sprzętu łączności lub świateł ostrzegawczych. Wymogi przewidziane w powołanej dyrektywie nie powinny mieć zastosowania do pojazdów, które są zaprojektowane i skonstruowane specjalnie do wykonywania prac i nie nadają się do przewozu pasażerów ani do przewozu towarów. Do takich Dyrektywa zalicza między innymi także pojazdy przeznaczone do utrzymania dróg, takie jak np. pługi śnieżne.

Niezrozumiała zatem jest rezygnacja przez Projektodawcę zmian z uprawnienia wprowadzenia zmian w ustawowych definicjach pojazdów określonych w art. 2 ustawy o elektromobilności, tam gdzie Dyrektywa (UE) 2019/1161 to dopuszcza, aby wyłączyć z treści definicji pojazdów samochodowych używanych przy realizacji zamówienia specjalistyczne pojazdy, których z uwagi na niedostępność na rynku lub nieekonomiczność użytkowania należałoby wykluczyć ze stosowania art. 68 ust. 2 ustawy.

- 3) Okoliczności, że Projektodawca ogranicza możliwości realizacji zadań publicznych przez JST przy postulowanym w ustawie PZP obowiązku współdziałania z przedsiębiorcami wyłącznie do pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem (art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności)
- 4) Niezrozumiałe jest też niedopuszczenie możliwości korzystania z pojazdów hybrydowych, które w równym stopniu, co pojazdy gazowe umożliwiają zmniejszenie emisji CO₂, do atmosfery i są w stanie zapewniać realizację celów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. Wskazujemy, że w słowniczku ustawy o elektromobilności, w art. 2 pkt 13, przewidziano definicję samochodów hybrydowych, zatem zastosowanie jej do katalogu pojazdów wymienionych w art. 68 ust. 3 byłoby wskazane i ułatwiło realizację celów ustawy.
- 5) Okoliczności braku precyzyjnego opisanie podstawy do ustalania proporcji % udziału floty pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem przy realizacji zadań publicznych związanych z realizacją np. robót budowlanych.

Kwestia ta poruszana jest we wskazanym Raporcie NIK: „Brak jednoznacznych regulacji w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, dotyczących sposobu liczenia procentowego udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie przyszłego wykonawcy, może powodować, że w przypadku wykonywania zadania publicznego przy wykorzystaniu dwóch pojazdów jeden będzie musiał być pojazdem z napędem alternatywnym. Zdaniem niektórych miast zasadne byłoby wprowadzenie odpowiednich klauzul do ustawy prawo zamówień publicznych lub wykonawczych rozporządzeń w tym zakresie, które pozwoliłyby tożsamo procedować zamówienia publiczne przez JST w zakresie wykorzystywania odpowiedniego procentu pojazdów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych.” (str.120)

„Pojawiały się liczne wątpliwości dotyczące interpretacji art. 68 ust. 2 i 3 ustawy o elektromobilności. W szczególności dotyczyło to rodzaju zadań publicznych, których te wymogi dotyczą jak również sposobu liczenia udziału procentowego we flocie pojazdów (tj. określenie, czy dana umowa dotyczy bezpośrednio wykonywania zadania publicznego czy nie) i uwzględniania np. floty pojazdów podwykonawców. Najwięcej wątpliwości budził fakt, iż część jednostek organizacyjnych miast posiadało jeden bądź dwa samochody do realizacji zadań publicznych. Analizując i chcąc zastosować przepis literalnie, to od 1 stycznia 2022 r. wszystkie te jednostki musiałyby dokonać wymiany co najmniej jednego samochodu na samochód elektryczny, zatem udział tych pojazdów we flocie jednostki byłby stu- lub pięćdziesięcioprocentowy. W części przypadków dotychczasowe pojazdy nie wymagały jeszcze wymiany, a zakup nowych i to z napędem elektrycznym lub na gaz ziemny byłby znacząco kosztowny, nie tylko ze względu na jeszcze nową technologię, ale również ze względu na dużą liczbę jednostek w takiej sytuacji. Taki zapis ustawowego obowiązku, bez dodatkowej interpretacji czynił dla samorządu, zdaniem miast, istotne wyzwanie inwestycyjne w dość krótkim czasie, co w sytuacji dużego obciążenia budżetów samorządów lokalnych może się okazać niemożliwym do poniesienia. Zatem postulowały, aby udział procentowy był liczony w przypadku tych zadań publicznych, które wykonuje się z udziałem co najmniej 10 pojazdów. Ewentualnie proponowały, aby JST globalnie musiała zapewnić flotę spełniającą warunki art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności, bez wskazywania konkretnego zadania, przynajmniej w kilkuletnim okresie przejściowym, co z jednej strony pozwoli na naturalną wymianę pojazdów na nowe o wymaganych napędach, z drugiej zaś strony pojazdy będą łatwiej osiągalne. Jednocześnie należałoby rozstrzygnąć jednoznacznie, czy do puli samochodów użytkowanych przez urząd lub przy wykonywaniu zadań publicznych należałoby wliczać samochody osób fizycznych, których użytkowanie do celów służbowych ma swoją podstawę w oddzielnie podpisywanych umowach.” (str. 121-122)

- 6) Okoliczności, że skutkiem braku zmiany terminu wejścia w życie art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności istnieje ryzyko, że z mocy art. 76 tej ustawy wygasną umowy zawarte i realizowane w odniesieniu do wszystkich zadań publicznych, w których wykonawca nie zechce czy nie zdoła dokonać stosownych zmian w umowie i dostosowania floty.

Art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności przewiduje drastyczną konsekwencję braku dostosowania, do dnia 31.12.2021 r., już zawartych i wykonywanych umów zleconych przez JST wykonawcom, do wymogów art. 68 ust. 3, w postaci wygaśnięcia takich umów.

Wskazać należy, że konsekwencja w postaci wygaśnięcia umów o udzielenie zamówienia publicznego nie jest przewidziana wprost przez Prawo Zamówień Publicznych i nie ma jasnych procedur postępowania w takich sytuacjach. Taka konsekwencja niesie dla prowadzonych kontraktów oraz ich stron szereg istotnych negatywnych konsekwencji w zakresie wzajemnych rozliczeń, finansowania kontraktu, udzielonych gwarancji i zabezpieczeń należytego wykonania

umowy, zakupionych dla realizacji materiałów, zawartych umów podwykonawczych itd.. Ma to znaczenie dla zamawiających, w kontekście choćby nieskończonych inwestycji, konieczności ogłaszania nowego przetargu celem dokończenia, a nawet, w przypadku dofinansowania kontraktu ze środków unijnych, konieczności zwrotu już wypłaconych i wykorzystanych zaliczek.

Dla wykonawców, ma to znaczenie z uwagi na to, iż nie osiągną oni zamierzonego zysku albo będą musieli dochodzić swoich roszczeń na podstawie długotrwałego postępowania sądowego o naprawienie szkody.

Problem ten zauważony został również we wspomnianym Raporcie NIK.

„Miasta wskazywały, że przepis art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności – dotyczący wygaśnięcia umów zawartych przez jednostki samorządu terytorialnego na wykonywanie zadań publicznych z dniem 31 grudnia 2021 r. – może mieć negatywny wpływ na realizację zadań publicznych przez przedsiębiorców i może spowodować przerwanie ciągłości świadczenia usług użyteczności publicznej oraz wystąpienie roszczeń odszkodowawczych w stosunku do jednostki samorządowej. Szczególnie byłoby to problematyczne w przypadku usług budowlanych, w tym długoletnich inwestycji drogowych, w których wykorzystywany jest tabor pojazdów specjalistycznych, dla których na rynku nie było odpowiedników z napędem na paliwa alternatywne. Jednocześnie miasta obawiały się, że zobowiązanie wykonawcy do osiągnięcia wymaganego limitu ustawowego udziału pojazdów z napędem na paliwa alternatywne przy wykonywaniu zadań publicznych może powodować zmianę warunków finansowania już zawartych kontraktów, bowiem wykonawcy będą oczekiwali sfinansowania wymaganych nakładów inwestycyjnych na zakup nowych pojazdów.

Z przeprowadzonych analiz przez m.st. Warszawa wynikało, że występowały trudności ze znalezieniem wykonawców spełniających wymogi art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności. Na przykład Urząd Dzielnicy Wawer, po rozeznaniu rynku, zwracał uwagę na potencjalny brak ofert w przetargach na przewóz osób niepełnosprawnych. Na rynku brak było samochodów elektrycznych przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych. Z badania rynku przeprowadzonego przez Miejski Ogród Zoologiczny wynika, że potencjalni dostawcy nie mają zamiaru inwestować w samochody zero- i niskoemisyjne w ciągu najbliższych lat. W związku z tym ZOO będzie miało trudności w wyłonieniu wykonawców do realizacji usług m.in. wywóz odpadów, dostawa paliw płynnych, dostawa żywności dla zwierząt czy transport zwierząt.” (str.121)

- 7) Okoliczności, że wprowadzając omawiane zapisy, a w szczególności zapis art. 76 ust. 2 ustawy o elektromobilności przewidywano możliwość korzystania przez przedsiębiorców z dopłat na zakup koniecznych pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym pochodzących z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Powyższe miało doprowadzić do tego, że przedsiębiorcy wykonujący zadania publiczne na zlecenie JST będą zainteresowani w wymianie floty i dokonają jej korzystając ze środków FNT.

Jak wynika z cytowanego Raportu NIK „Do końca I kwartału 2020 r. nie uruchomiono dofinansowania inwestycji z FNT.”(str.117).

Mając na uwadze powyższe przedstawiamy nasze wspólne wnioski i postulaty odnośnie uwzględnienia w projektowanej nowelizacji następujących zmian ustawy o elektromobilności.:

1. Zmianę art. 68 ust. 3 lub art. 2 pkt 12, 13, 14 ustawy o elektromobilności - przez wyłącznie kategorii pojazdów specjalnych z zakresu stosowania ustawy i doprecyzowanie definicji pojazdów

podlegających uwzględnieniu w zakresie floty przy realizacji zadań publicznych, tak by nie obejmowała ona pojazdów specjalnych.

2. Zmianę art. 76 ustawy o elektromobilności – przez wykreślenie ust. 2 – prowadzącego do wygaśnięcia obowiązujących już umów.
3. Zmianę art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności – przez dodanie do kategorii pojazdów uwzględnianych do % udziału we flocie kategorii pojazdów hybrydowych.
4. Zmianę art. 68 ust. 3 (oraz w przypadku nie wykreślenia art. 76 ust. 2) ustawy o elektromobilności – przez zmianę terminu wejścia w życie obowiązywania wskazanych tam limitów pojazdów i przesunięcie go na dzień 1 stycznia 2025 r. – oczywiście wymagałoby to dostosowania innych terminów z ustawy. Gdyby art. 76 ust. 2 nie został uchylony termin tam wskazany musiałby zostać odpowiednio przesunięty.
5. Powiązanie wejścia w życie przepisów, o których mowa w pkt. 4 powyżej, z uruchomieniem w tym czasie programu wsparcia ze środków UE na dostosowanie branży drogowej do elektromobilności (np. w ramach środków z programu Europejski Zielony Ład UE) lub z innych środków przeznaczonych na wsparcie elektromobilności (np. Funduszu Niskoemisyjnego Transportu).

Wskazujemy na koniec, że nasze wnioski korespondują z wnioskami zawartymi we wspomnianym wyżej Raporcie NIK na str. 20-22, i tak:

„Wnioski de lege ferenda

Najwyższa Izba Kontroli wnosi o zainicjowanie prac legislacyjnych w celu dokonania poniższych nowelizacji i ustanowienia nowych regulacji.

(...)

2) Wprowadzenie zmian do art. 76 ustawy o elektromobilności, tak aby umowy o świadczenie zadań publicznych wygasły w terminach w nich określonych i jednocześnie zobowiązanie jednostek samorządu terytorialnego do zawierania po 31 grudnia 2021 r. umów wyłącznie z wykonawcami, którzy spełniają warunki określone w art. 68 ust. 3 i 35 ust. 2 tej ustawy.

(...)

4) Powiązanie terminu realizacji limitu ustalonego w art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności od tempa rozwoju rynku pojazdów specjalistycznych oraz rozwoju infrastruktury ładowania samochodów sprężonym gazem (CNG).

(...)

12) Wprowadzenie do rozporządzenia Ministra Aktywów Państwowych z dnia 23 grudnia 2019 r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu przepisów umożliwiających skorzystanie z dopłat bezpośrednich przez podmioty nabywające pojazdy z napędem na paliwa alternatywne w drodze leasingu lub najmu długoterminowego.

13) Zniesienie w rozdziale 10 powyższego rozporządzenia limitu ceny nabywanego samochodu elektrycznego z kategorii M1 przez jednostkę samorządu terytorialnego. Z przeprowadzonych dotychczas przez JST zamówień publicznych wynikało, że tylko w jednym zamówieniu cena samochodu osobowego była niższa niż 125 tys. zł. Natomiast JST mają obowiązek zakupu przedmiotowych samochodów elektrycznych a wprowadzony limit cenowy skutecznie eliminuje te podmioty z dofinansowania.

Wnioski systemowe

(...)

4) W związku z przedłużającymi się pracami nad uruchomieniem dofinansowania zakupów JST z FNT rozważenie możliwości dofinansowywania zakupów samochodów elektrycznych kategorii M1 oraz samochodów dostawczych z programów realizowanych przez NFOŚiGW takich jak e-VAN – dofinansowanie zakupu elektrycznego samochodu dostawczego (N1) i Zielony samochód – dofinansowanie zakupu elektrycznego samochodu osobowego (M1), albo wprowadzenie innych instrumentów finansowych wspierających JST w realizacji obowiązków ustawowych zawartych w art. 68 ust. 2 i 3 ustawy o elektromobilności w związku z pogorszeniem się ich sytuacji finansowej wskutek zdarzeń zaistniałych w trakcie pandemii COVID-19.”

Mamy nadzieję, że powyższe wspólne stanowisko i opinia Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich oraz Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa w Krakowie pozwoli na nowelizację ustawy o elektromobilności pozwalającą na pełną realizację celów ustawy z uwzględnieniem ograniczeń charakterystycznych dla branży drogowej oraz kryzysu wywołanego pandemią COVID-19 i jego następstw dla gospodarki i społeczeństwa.

Łącząc wyrazy szacunku,

**z up. KONWENTU DYREKTORÓW
ZARZĄDÓW DRÓG WOJEWÓDZKICH**

mgr inż. Zbigniew Tabor
Dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach

**OGÓLNOPOLSKA IZBA
GOSPODARCZA DROGOWNICTWA**

Prezes Zarządu
Barbara Dzieciuchowicz

Załączniki:

1. Pismo KD.112.8KD-21.2021.AGIE.2659.21 do RENAULT TRUCK POLSKA Sp. z o.o. z dnia 23.02.2021 r. i odpowiedź;
2. Pismo KD.112.8KD-21.2021.AGIE.2661.21 do VOLVO POLSKA Sp. z o.o. z dnia 23.02.2021 r. i odpowiedź;
3. Pismo KD.112.8KD-21.2021.AGIE.2662.21 DO MERCEDES-BENZ TRUCK POLSKA Sp. z o.o. z dnia 23.02.2021 r. (brak odpowiedzi)
4. Pismo KD.112.8KD-21.2021.AGIE.2663.21 DO MAN TRUCK & BUD POLSKA Sp. z o.o. z dnia 23.02.2021 r. i odpowiedź;
5. Pismo KD.112.8KD-21.2021.AGIE.2664.21 do SCANIA POLSKA Sp. z o.o. z dnia 23.02.2021 r. i odpowiedź;
6. Pismo KD.112.8KD-21.2021.AGIE.2665.21 do IVECO POLAND Sp. z o.o. z dnia 23.02.2021 r. i odpowiedź;