|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Ustawa o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Klimatu i Środowiska we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Ireneusz Zyska –Sekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Szymon Byliński, tel. (22) 695 81 50, szymon.bylinski@klimat.gov.pl | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 17.11.2020 r.  **Źródło:**  Inicjatywa własna, wdrożenie prawa UE  **Nr w wykazie prac:**  UC 65 | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Celem projektowanych zmian jest dostosowanie ustawy do założeń przedstawionych przez Ministra Klimatu – poprzednika Ministra Klimatu i Środowiska, w dokumencie „Dziesiątka dla elektromobilności”. Proponowane rozwiązania mają ułatwić oraz przyspieszyć rozwój elektromobilności w Polsce.  Rozwiązywane główne problemy:   1. konieczność uelastycznienia zasad dotyczących wprowadzania stref czystego transportu; 2. konieczność opracowania mechanizmów dla GDDKiA dotyczących tworzenia e-pasów na drogach krajowych; 3. trudności w instalacji punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych; 4. wprowadzenie zerowej stawki opłat drogowych i środowiskowych dla niskoemisyjnych pojazdów ciężarowych o masie własnej powyżej 3,5 tony i autobusów; 5. zbyt wąski zakres uprawnień kontrolnych inspektorów Urzędu Dozoru Technicznego (UDT); 6. brak regulacji w zakresie wydawania kodów identyfikacyjnych dla podmiotów z obszaru e-mobilności oraz ułatwień w zakresie korzystania ze stacji ładowania. Celem nadawania kodów identyfikacyjnych jest stworzenie możliwości sprawdzenia w każdym momencie statusu danej stacji ładowania w Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych; 7. brak ustawowej definicji carsharingu oraz brak ułatwień dla świadczenia tej usług pomimo, że ma ona skutki pozytywne dla klimatu;   8) brak kompleksowej regulacji w zakresie amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych;  9) brak regulacji związanych z rozwojem infrastruktury tankowania wodorem;  10) konieczność wdrożenia przepisów niżej wskazanych dyrektyw:  2. 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 (dalej: Dyrektywa 2019/1161/UE) 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 kończących się w 2025 r. i w 2030 r.  Zakresem niniejszej dyrektywy objęte zostały zamówienia w zakresie kupna, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów samochodowych oraz świadczenia usług w zakresie publicznego transportu drogowego, specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularnego transportu osób, transportu i doręczania przesyłek pocztowych lub paczek oraz wywozu odpadów, o ile zamawiający mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień publicznych określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE i 2014/25//UE. Dyrektywa obejmuje także swoim zakresem zamówienia dot. świadczenia usług w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości nieprzekraczającej wartości progowej określonej w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.  3. Dyrektywa 2019/944 UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej (dalej: Dyrektywa 2019/944) ustanawia zasady dotyczące wytwarzania, przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii i dostaw energii elektrycznej, wraz z przepisami dotyczącymi ochrony konsumentów, w celu stworzenia zintegrowanych, konkurencyjnych, elastycznych i przejrzystych rynków energii elektrycznej. Niniejsza dyrektywa dąży do zapewnienia wysokiego stopnia bezpieczeństwa dostaw i sprawnego przejścia na zrównoważony, niskoemisyjny system energetyczny. Ustanawia ona kluczowe zasady dotyczące organizacji i funkcjonowania sektora elektroenergetycznego m.in. otwartego dostępu do zintegrowanego rynku, dostępu stron trzecich do infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej. Dyrektywa określa także warunki posiadania przez Operatora Systemu Dystrybucji stacji ładowania pojazdów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W projektowanych przepisach stworzone zostały wymienione poniżej narzędzia, po wprowadzeniu których spodziewany jest szybszy rozwój elektromobilności oraz ekologicznego transportu poprzez stworzenie bodźców dla branży oraz obywateli.   1. Na bazie dotychczasowych doświadczeń proponuje się wprowadzenie przepisów doprecyzowujących zasady tworzenia stref czystego transportu. Mają one na celu wyznaczenie obowiązku tworzenia stref w miastach liczących powyżej 100 000 tys. mieszkańców oraz 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. Projektowane zmiany maja na celu uelastycznienie przepisów w tym zakresie. Zwiększeniu uległ katalog pojazdów któremu nadano uprawnienia na wjazd do wyznaczonej strefy. Jednocześnie, proponuje się nałożyć obowiązek ich utworzenia na gminy liczące więcej niż 100 tys. mieszkańców, ze względu na większą emisję zanieczyszczeń powietrza pochodzących z transportu na takich terenach. 2. Wprowadzenie regulacji pozwalających w przejrzysty i sprawny sposób tworzyć uprzywilejowane pasy ruchu dla autobusów i pojazdów elektrycznych na drogach szybkiego ruchu w miastach, w miejscach gdzie występują stałe utrudnienia w jego płynności. Projektowane zmiany mają na celu stworzenie systemu określającego sposób działania samorządów z GDDKiA w celu ich wyznaczania. Na podstawie złożonego wniosku zostanie dokonana ocena zasadności jego wytyczenia. Projektowana procedura ułatwi tworzenie uprzywilejowanych pasów ruchu na terenach miast, oraz przyczyni się do zwiększenia ich długości 3. Uregulowanie w przepisach procedury mającej na celu instalację w budynkach wielorodzinnych punktów ładowania. Proponowane przepisy określają przypadki, w jakich wspólnota mieszkaniowa/spółdzielnia może wydać decyzję odmowną odnośnie do instalacji prywatnego punktu poboru energii przez mieszkańca oraz przyłączenia go do sieci poprowadzonej w nieruchomości. Dodanie zapisów o konieczności przeprowadzania ekspertyz dotyczących możliwości przyłączeniowych budynku, tak by wspólnota/spółdzielnia mieszkaniowa musiała wyrazić zgodę na instalację punktu, w przypadku gdy moce przyłączeniowe w budynku na to pozwalają. W przypadku budynków posiadających status zabytków niezbędne jest uzyskanie zgody właściwego konserwatora zabytków. Projektowane przepisy ułatwią w znaczący sposób montaż punktów ładowania na wniosek mieszkańców danego budynku. Działania te przyczynia się do zwiększenia liczby punktów ładowania samochodów elektrycznych. Osoby zainteresowane zakupem takiego pojazdu otrzymają możliwość ładowania go w swoim miejscu zamieszkania. Tego rodzaju model ładowania jest najkorzystniejszym rozwiązanie ponieważ odbywa się najczęściej w porze nocnej kiedy pojazd nie jest użytkowany, a zużycie prądu jest niższe niż w dzień co stabilizuje pracę sieci energetycznej. 4. Zwolnienie z opłat drogowych i środowiskowych dla pojazdów niskoemisyjnych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t (samochody ciężarowe i autobusy). Przyczyni się to w znacznym stopniu do zmniejszenia poziomu szkodliwych emisji w transporcie oraz poprawy stanu środowiska Przedsiębiorstwa transportowe otrzymają realną zachętę do wymiany floty na pojazdy niskoemisyjne, które będą tańsze w eksploatacji niż pojazdy napędzane silnikami spalinowymi. Polskie firmy transportowe należą do europejskich liderów w zakresie międzynarodowego przewozu towarów. Aby konkurować na wymagającym rynku Unii Europejskiej konieczne są prowadzone przez przedsiębiorców inwestycje we flotę pojazdów, aby spełniała ona najwyższe międzynarodowe standardy. Mając na uwadze powyższe, uzasadnione są działania stymulujące rozwój niskoemisyjnego transportu opartego na paliwach alternatywnych, aby przy podejmowaniu decyzji o zakupie nowych pojazdów wyposażonych w silniki wysokoprężne pojazdy zasilane gazem ziemnym stanowiły realną alternatywę. Zwolnienie pojazdów z opłat przyczyni się do obniżenia całkowitego kosztu posiadania i eksploatacji pojazdów niskoemisyjnych. Rozwiązanie to jest stosowane w innych krajach Europejskich jak np. Niemczech. Wprowadzone zwolnienie pozwoli na stworzenie spójnego mechanizmu promującego transport niskoemisyjny na terenie Europy oraz obniżenia poziomu szkodliwych emisji. 5. Rozszerzenie uprawnień posiadanych przez inspektorów Urzędu Dozoru Technicznego (UDT) o możliwość przeprowadzania kontroli doraźnych. Uprawnienia kontrolne dla UDT zostaną poszerzone o możliwość przeprowadzania kontroli doraźnych w przypadku podejrzenia wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, z uwagi na awarie lub uszkodzenia powstałe w trakcie eksploatacji stacji oraz punktów ładowania. 6. Doprecyzowanie przepisów regulujących, które stacje ładowania powinny podlegać kontrolom przeprowadzanym przez UDT oraz doprecyzowanie definicji stacji ładowania. Obecnie występują wątpliwości odnośnie do definicji, które stacje ładowania świadczą usługę ładowania przez co podlegają obowiązkowej kontroli przeprowadzanej przez UDT. Rozszerzenie i doprecyzowanie definicji pozwala na jednoznaczne określenie które stacje należy określać jako obiekty świadczące usługę ładowania. 7. Proponowane przepisy wprowadzają obowiązek uzyskiwania indywidualnych kodów identyfikacyjnych dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania i dostawców usługi ładowania. Polska zobowiązała się do stworzenia repozytorium kodów ID w ramach programu PSA IDACS realizowanego przez KE. Konieczne jest więc wyznaczenie podmiotu nadającego kody oraz określenie zasad ich wydawania. 8. Wprowadzona została definicja współdzielenia oraz uregulowano ułatwienia dla świadczenia tej usługi, w celu zwiększenia jej popularności. Obecnie rozwija się system polegający na krótkoterminowym najmie pojazdu samochodowego, odbywający się za pomocą platform i aplikacji, tzw. carsharing. W krajowych przepisach nie ma obecnie prawnie uregulowanej definicji tej formy najmu, dlatego propozycja takiego przepisu została dodana do projektowanych zmian. Dodatkowo, stworzony został system zachęt dla użytkowników oraz operatorów zajmujących się świadczeniem takiej usługi, m.in. zwolnienie z obowiązku opłaty za parkowanie w przestrzeni miejskiej oraz możliwość poruszania się po buspasach. 9. Wprowadzono przepisy dotyczące amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych. Projektowane rozwiązania mają na celu określenie zasad korzystniejszej amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych w aspekcie finansowym. Zaproponowane rozwiązania są korzystniejsze od obowiązujących dla pojazdów spalinowych, a co za tym idzie służą promocji pojazdów niskoemisyjnych.   Implementowane akty prawne:  1. W Polsce istnieją przepisy, które regulują zasady i tryb udzielania zamówień publicznych, jak i zasady funkcjonowania rynku (pojazdów i infrastruktury) paliw alternatywnych w transporcie. Są to: ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. poz. 2019) ) oraz ustawa z dnia 11 listopada 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jednakże przeprowadzone analizy wskazują, iż przepisy te nie są wystarczające do osiągnięcia celów dyrektywy 2019/1161/UE.  Projektowane rozwiązanie w tym zakresie polega m.in., 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.  Oczekiwanym efektem jest pobudzenie rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego poprzez stworzenie bodźców po stronie popytu na takie pojazdy.  2. Dyrektywa 2019/944 UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej (dalej: Dyrektywa 2019/944) ustanawia zasady dotyczące wytwarzania, przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii i dostaw energii elektrycznej, wraz z przepisami dotyczącymi ochrony konsumentów, w celu stworzenia zintegrowanych, konkurencyjnych, elastycznych i przejrzystych rynków energii elektrycznej. Niniejsza dyrektywa dąży do zapewnienia wysokiego stopnia bezpieczeństwa dostaw i sprawnego przejścia na zrównoważony, niskoemisyjny system energetyczny. Ustanawia ona kluczowe zasady dotyczące organizacji i funkcjonowania sektora elektroenergetycznego m.in. otwartego dostępu do zintegrowanego rynku, dostępu stron trzecich do infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej. Dyrektywa określa także warunki posiadania przez Operatora Systemu Dystrybucji stacji ładowania pojazdów – implementacja tych zasada zawarta jest w art. 1 pkt 15. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” podkreśla konieczność dekarbonizacji sektora transportu oraz zmniejszenia emisji w tym sektorze, zwłaszcza na obszarach miejskich, wskazuje także na istotną rolę, jaką elektromobilność może odegrać w osiąganiu tych celów. Wdrażanie elektromobilności stanowi ponadto ważny element transformacji energetyki.  Mechanizmy wsparcia rozwoju elektromobilności i carsharingu (współdzielenia) polegające np. na zwolnieniach z podatków drogowych, podatków rejestracyjnych, korzyściach finansowych, możliwość bezpłatnego parkowania w miastach, tworzeniu stref niskiej emisji są stosowane w większości krajów Unii Europejskiej. Wyróżnić tu można kraje, które dążą do jak najszybszego rozwoju elektromobilności, takie jak Niemcy, Francja, Włochy, Hiszpania.  W Europie już od kilku lat z powodzeniem funkcjonują strefy niskoemisyjne (tzw. LEZ – Low Emission Zone). Najwięcej takich stref powstało we Włoszech oraz w Niemczech. Jedynie w krajach Europy Wschodniej, na Bałkanach oraz w Polsce strefy nie są tworzone. Strefy niskoemisyjne zostały dobrze przyjęte w krajach europejskich przede wszystkim dlatego, że nie są to regulacje zbyt restrykcyjne dla obywateli i w większości z nich ograniczenia wjazdu zostały podzielone na etapy, stopniowo eliminując kolejne rodzaje pojazdów, które będą miały zakaz poruszania się po strefie. Pojazdy uprawnione do wjazdu do strefy posiadają specjalne oznaczenia, np., w Wiedniu i Zagłębiu Ruhry są to specjalne nalepki umieszczane na przedniej szybie, natomiast w Brukseli i Oksfordzie stosowana jest weryfikacja na podstawie tablic rejestracyjnych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | | Wielkość | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | | | | | |
| Podmioty zobowiązane do stosowania procedur udzielania zamówień publicznych na podstawie ustawy – Prawo zamówień publicznych (w tym jednostki sektora finansów publicznych, państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, podmioty prawa publicznego, związki tych jednostek lub podmiotów oraz przedsiębiorstwa działające w sektorach transportu i usług pocztowych) | | | | ok. 33 000 | | | | | Sprawozdanie Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych o funkcjonowaniu systemu zamówień publicznych w 2018 r. | | | | | | | | | | * Wydatki związane z obowiązkiem zakupu ekologicznie czystych pojazdów * Redukcja kosztów eksploatacji na skutek zastąpienia części floty ekologicznie czystymi pojazdami | | | | | | | | | |
| Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania usługi ładowania pojazdów elektrycznych | | | | 20 | | | | | Dane własne | | | | | | | | | | * Wzrost liczby podmiotów oferujących usługi ładowania * Wzrost obrotów działających już firm, na skutek impulsu do zwiększania liczby pojazdów elektrycznych | | | | | | | | | |
| Przedsiębiorstwa | | | | 2 077 tys. | | | | | PARP | | | | | | | | | | * Zmniejszenie dochodów przedsiębiorców z tytuły zmniejszonych odpisów amortyzacyjnych | | | | | | | | | |
| Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania gazu ziemnego (CNG, LNG) do celów napędowych | | | | 13 | | | | | Strona internetowa <http://lcng.pimot.eu/adresy-stacji-cng-lng-polska/> | | | | | | | | | | * Wzrost obrotów działających już firm, na skutek impulsu do zwiększania liczby pojazdów napędzanych paliwami gazowymi | | | | | | | | | |
| Producenci i sprzedawcy pojazdów oraz podzespołów | | | | Wszystkie podmioty działające na rynku | | | | |  | | | | | | | | | | * Wzrost liczby pojazdów elektrycznych i napędzanych gazem ziemnym * Wzrost obrotu producentów i sprzedawców nowych pojazdów oraz podzespołów | | | | | | | | | |
| Jednostki samorządu terytorialnego | | | | Powyżej 100 tys. mieszkańców | | | | |  | | | | | | | | | | Obowiązek ustanowienia strefy czystego transportu na terenie miasta od roku 2030 | | | | | | | | | |
| Minister właściwy do spraw transportu | | | | 1 | | | | |  | | | | | | | | | | Konieczność przygotowania sprawozdania dla Komisji Europejskiej w zakresie poziomów | | | | | | | | | |
| Prezes UDT i inspektorzy | | | | 1 | | | | |  | | | | | | | | | | Nowe obowiązki w zakresie kontroli stacji ładowania pojazdów | | | | | | | | | |
| OSDe | | | | 4 | | | | |  | | | | | | | | | | Konieczność przeprowadzania przetargów na wyłonienie operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania. | | | | | | | | | |
| Operatorzy stacji ładowania | | | | 20 | | | | |  | | | | | | | | | | Konieczność uzyskiwania kodów identyfikacji | | | | | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).  Projekt w ramach konsultacji publicznych otrzymają (21 dni) następujące podmioty związane bezpośrednio lub pośrednio z rozwojem sektora paliw alternatywnych:   1. Polskie Sieci Elektroenergetyczne SA; 2. Towarzystwo Obrotu Energią; 3. Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej; 4. Federacja Konsumentów; 5. Polski Komitet Energii Elektrycznej; 6. Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji; 7. Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych; 8. Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych; 9. Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności; 10. Krajowa Izba Gospodarcza; 11. Polska Izba Motoryzacji; 12. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego; 13. Polski Kongres Drogowy; 14. Związek Dealerów Samochodowych; 15. Polska Platforma LNG; 16. Greenway Sp. z o.o. 17. PKN Orlen S.A. 18. TAURON S.A., 19. ENERGA S.A. 20. LOTOS S.A. 21. ENEA S.A. 22. PGE S.A. 23. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej; 24. Stowarzyszenie Architektów Polskich; 25. Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu; 26. Stowarzyszenie Urbaniści Polscy; 27. Towarzystwo Urbanistów Polskich.   Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania (21 dni) następującym podmiotom:   1. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki; 2. Prezes Urzędu Dozoru Technicznego; 3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta; 4. Prezes Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej; 5. Prezes urzędu Zamówień Publicznych; 6. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorstw; 7. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego; 8. Generalny Konserwator Zabytków; 9. Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej; 10. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad; 11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.   Projekt zostanie przekazany do następujących reprezentatywnych organizacji pracodawców:   1. Pracodawcy RP, 2. Konfederacja Lewiatan, 3. Związek Rzemiosła Polskiego, 4. Związek Pracodawców Bussiness Centre Club, 5. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.   Z uwagi na zakres przedmiotowy projektu, który nie dotyczy praw i interesów oraz zadań związków zawodowych projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje związków zawodowych na zasadach przewidzianych w przepisach odrębnych.  Z uwagi fakt, że proponowane zmiany dotyczą kwestii dotyczących jednostek samorządu terytorialnego projekt zostanie przekazany do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.  Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232), dlatego nie podlega opiniowaniu przez Radę Dialogu Społecznego.  Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych zostaną zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z …… r.) | | | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | | | 1 | | 2 | | | 3 | | 4 | | 5 | 6 | | | | 7 | | | 8 | 9 | | 10 | *Łącznie (0-10)* | |
| **Dochody ogółem** | | | **-14** | | | **-14** | | **-14** | | | **-14** | | **-15** | | **644** | **1 303** | | | | **1 963** | | | **2 622** | **3 284** | | **3 284** | **13 030** | | |
| budżet państwa | | | 0 | | | 0 | | 0 | | | 0 | | -2 | | 657 | 1 317 | | | | 1 976 | | | 2 636 | 3 297 | | 3 297 | 13 178 | | |
| Urząd Dozoru Technicznego | | | 0,1 | | | 0,4 | | 0,6 | | | 0,6 | | 0,6 | | 0,6 | 0,7 | | | | 0,7 | | | 0,7 | 0,7 | | 0,7 | 6 | | |
| Krajowy Fundusz Drogowy | | | -14 | | | -14 | | -14 | | | -14 | | -14 | | -14 | -14 | | | | -14 | | | -14 | -14 | | -14 | -152 | | |
| JST | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| **Wydatki ogółem** | | | **0,3** | | | **0,3** | | **0,3** | | | **0,3** | | **0,3** | | **0,3** | **0,3** | | | | **0,3** | | | **0,3** | **0,3** | | **0,3** | **3** | | |
| budżet państwa | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| Urząd Dozoru Technicznego | | | 0,3 | | | 0,3 | | 0,3 | | | 0,3 | | 0,3 | | 0,3 | 0,3 | | | | 0,3 | | | 0,3 | 0,3 | | 0,3 | 3 | | |
| Krajowy Fundusz Drogowy | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| JST | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| **Saldo ogółem** | | | **-14** | | | **-14** | | **-14** | | | **-14** | | **-15** | | **644** | **1 303** | | | | **1 963** | | | **2 622** | **3 284** | | **3 284** | **13 030** | | |
| budżet państwa | | | 0 | | | 0 | | 0 | | | 0 | | -2 | | 657 | 1 317 | | | | 1 976 | | | 2 636 | 3 297 | | 3 297 | 13 178 | | |
| Urząd Dozoru Technicznego | | | -0,2 | | | 0,1 | | 0,2 | | | 0,3 | | 0,3 | | 0,3 | 0,4 | | | | 0,4 | | | 0,4 | 0,4 | | 0,4 | 3 | | |
| Krajowy Fundusz Drogowy | | | -14 | | | -14 | | -14 | | | -14 | | -14 | | -14 | -14 | | | | -14 | | | -14 | -14 | | -14 | -152 | | |
| JST | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| Źródła finansowania | | Finansowanie planowane jest z ukierunkowanych środków wsparcia na zakup ekologicznie czystych pojazdów, w tym w szczególności europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, instrumentu „Łącząc Europę”, a także środków NFOŚiGW. Środki pochodzić będą także z budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | 1. Obliczenia w zakresie implementacji przepisów Dyrektywy 2019/1161/UE  Nie jest możliwe oszacowanie skutków na sektor finansów publicznych w poszczególnych latach od wejścia w życie zmian ustawy, z uwagi na brak odpowiednich danych w tym zakresie.  Prognozy zamówień na lata 2020-2030 (ekspertyza pn*. Przygotowanie bazy informacyjnej i propozycji rozwiązań implementujących znowelizowaną dyrektywę w sprawie promocji czystych pojazdów,* Atmoterm, 2019), uwzględniające realizacje wymagań ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych w zakresie zakupu i eksploatacji pojazdów opartych na paliwach alternatywnych wykazują, że minimalne poziomy udziału ekologicznie czystych pojazdów w zamówieniach, określone przez dyrektywę 2019/1161/UE, w tym okresie mogą być dotrzymane niemalże we wszystkich kategoriach (tylko w odniesieniu do udziału czystych ekologicznie autobusów szacowany jest niewielki niedobór).  Prognozy udziału ekologicznie czystych pojazdów w zamówieniach publicznych w latach 2021-2025 oraz 2026-2030 sporządzono w oparciu o założenia dotyczące realizacji przez naczelne i centralne organy administracji państwowej oraz JST powyżej 50 tys. mieszkańców wymogów wynikających z ustawy o elektromobilności (w zakresie zapewnienia odnośnego udziału pojazdów elektrycznych, napędzanych CNG/LNG, autobusów zeroemisyjnych we flotach), planów wybranych jednostek, objętych wymaganiami dyrektywy 2019/1161/UE w zakresie wymian pojazdów oraz wykorzystania istniejących instrumentów prawnych i wsparcia. Określono udziały [%] „ekologicznie czystych pojazdów” w łącznej liczbie pojazdów objętych zamówieniami publicznymi (dla dwóch przedmiotowych okresów) i porównano je z minimalnymi poziomami określonymi dla Polski.  Oceniono, że w pierwszym okresie (od 2 sierpnia 2021 roku - do 31 grudnia 2025 roku) w przypadku autobusów zostanie osiągnięty poziom ok. 32% „ekologicznie czystych autobusów” w łącznej liczbie autobusów objętych zamówieniami (umowy typu a, b i c), przy wymaganym dla pierwszego okresu poziomie 32%, głównie w drodze zamówień na „autobusy zeroemisyjne”. W drugim okresie (od 1 stycznia 2026 – do 31 grudnia 2030 roku) prognozowane jest osiągnięcie udziału „ekologicznie czystych autobusów” w łącznej liczbie autobusów objętych zamówieniami na poziomie ok. 40,6%, przy poziomie docelowym udziału „ekologicznie czystych autobusów” 46%. Należy podkreślić, że różnica pomiędzy ww. poziomami, wynosząca ok. 5,4% może być osiągnięta w drodze zamówień na „ekologicznie czyste autobusy” z napędem na inne niż energia elektryczna paliwa alternatywne.  Średni udział „ekologicznie czystych pojazdów lekkich” w całkowitej liczbie pojazdów lekkich objętych zamówieniami publicznymi (umowy typu a i c) w pierwszym okresie wyniesie 36,7%, natomiast w drugim okresie wyniesie 23,0%, wobec wymaganego poziomu 22%. W obu przypadkach pozwoli to na osiągnięcie poziomów docelowych określonych w dyrektywie 2019/1161/UE.  Na postawie prognoz dla pojazdów ciężarowych oszacowano, że średni udział „ekologicznie czystych pojazdów” w całkowitej liczbie pojazdów ciężarowych objętych zamówieniami (umowy typu a i c) w pierwszym okresie wyniesie 15,7% wobec wymaganego poziomu 7%, natomiast w drugim okresie wyniesie 12,1%, wobec wymaganego poziomu 9%. W obu przypadkach pozwoli to na osiągnięcie poziomów docelowych określonych w dyrektywie 2019/1161/UE.  Nakłady dodatkowe, tzn. wynikające z wyższych cen pojazdów o napędach nisko- i zeroemisyjnych względem pojazdów z napędami konwencjonalnymi, wymagane do poniesienia w związku z dotrzymaniem wymagań nałożonych dyrektywą 2019/1161/UE odnośnie udziału czystych ekologicznie pojazdów przy planowanej wymianie foty, oszacowano na poziomie ok. 8,5 mld zł w dwóch okresach odniesienia (ok. 4,5 mld zł w pierwszym okresie oraz ok. 4 mld zł w drugim okresie).  Jak wskazano wcześniej, eksperckie prognozy zamówień publicznych na lata 2021-2030, uwzględniające realizację wymagań ustawy o elektromobilności wskazują uzyskanie minimalnych poziomów udziału „ekologicznie czystych pojazdów” w zamówieniach, określone przez dyrektywę 2019/1161/UE, choć w przypadku autobusów w drugim okresie rozliczeniowym prognozowany udział pojazdów czystych wynosi 40,6% a wymagane jest 46%. Tym samym można przyjąć, że nakład dodatkowy względem już planowanych wydatków stanowić będzie poniesienie kosztów związanych z wymianą 5,4% autobusów na niskoemisyjne (np. gazowe) w drugim okresie odniesienia tj. w latach 2026-2030. Zakładając, że średnia cena autobusów z napędem gazowym spadać będzie w tempie 2,5% rocznie (w okresie 2026-2030 różnica cen względem autobusów z napędem konwencjonalnym zmniejszyłaby się z obecnego poziomu ok. 130 tys. zł do poziomu ok. 30 tys. zł), ten dodatkowy koszt szacowany jest na ok. 17,5mln zł.  Przyjęte założenia przy szacowaniu kosztów:   * Obowiązki wynikające z obowiązującej ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych będę realizowane wg przyjętego harmonogramu. * Osiągniecie minimalnych udziałów ekologicznie czystych pojazdów w zamówieniach publicznych, określonych w dyrektywie 2019/1161/UE. * Cele minimalne z dyrektywy 2019/1161/UE będą osiągane w pierwszej kolejności przez pojazdy niskoemisyjne, dopiero później przez zeroemisyjne. * Koszt ceny pojazdu konwencjonalnego nie ulegnie istotnej zmianie w analizowanym okresie. * Spadek, na skutek rozwoju technologicznego napędów i efektu skali, cen pojazdów ekologicznie czystych będzie na poziomie 2,5% / rocznie w odniesieniu do przyjętych cen z roku 2020.   Korzyści dla budżetu państwa wynikać będą z wyższych wpływów z podatku VAT związanego z zakupem pojazdów o napędach elektrycznych i gazowych, których cena przewyższa pojazdy z napędami konwencjonalnymi.  Ustawa wpłynie na zmniejszenie poziomu konsumpcji paliw płynnych i wzrost zużycia energii elektrycznej, co skutkować będzie zmniejszeniem wpływu do budżetu państwa z tytułu podatków paliwowych, gdyż tej różnicy nie pokryje wzrost konsumpcji energii elektrycznej (która z zasady ma być tańsza niż paliwa konwencjonalne). Niższe koszty eksploatacji pojazdów elektrycznych spowodują oszczędności wydatków ich użytkowników, ale jednocześnie zmniejszenie wpływów do budżetu z tytułu podatku VAT związanego z usługami eksploatacyjnymi.  Niższa emisja zanieczyszczeń, względem pojazdów spalinowych, spowoduje pozytywny efekt zdrowotny i środowiskowy, co przełoży się na zmniejszenie wydatków budżetu państwa na ochronę zdrowia związaną z chorobami układu oddechowego i krążenia. Równoczesny spadek emisji gazów cieplarnianych może przyczynić się do obniżenia kosztów interwencji i działań adaptacyjnych w związku ze zmianami klimatu.  Wzrost obciążeń dla zamawiających zostanie w większości zrównoważony mniejszymi kosztami eksploatacyjnymi floty pojazdów oraz korzyściami dla sektora przedsiębiorstw. Wydatki budżetu państwa potencjalnie zostaną zrównoważone większymi wpływami na skutek rozwoju przemysłu motoryzacyjnego i elektrotechnicznego jak i wskazanym powyżej zmniejszeniem wydatków.  Koszt wymiany floty przedsiębiorstw świadczących usługi transportu publicznego zostanie w  znacznym stopniu przełożony na JST, co może być rekompensowane przy użyciu dostępnych instrumentów wsparcia. Niższe koszty eksploatacji nie pokryją pełnego kosztu wymiany floty w analizowanym okresie, dlatego też obowiązek ten będzie stanowić koszt.  Koszt wymiany floty operatorów świadczących usługi w zakresie specjalnych usług doręczania przesyłek pocztowych i paczek oraz usług wywozu odpadów powinien zostać złagodzony przez maksymalne wykorzystanie instrumentów wsparcia, tak aby nie został przełożony na końcowych odbiorców usług.  Jak wskazano wcześniej, wynikające z obecnie droższej technologii napędowej dodatkowe wydatki w zakresie wymiany taboru mogą zostać zbilansowane poprzez skorzystanie z instrumentów finansowych ukierunkowanych na wsparcie nabycia ekologicznie czystych pojazdów.  2. Obliczenia w zakresie zwolnienia pojazdów niskoemisyjnych za przejazd drogami krajowymi i autostradami.  W tabeli wskazano wyniki obliczeń. Metodologia wraz z uzasadnieniem w załączniku.  Ministerstwo Klimatu i Środowiska w dalszym ciągu oczekuje na przekazanie szacunków z Ministerstwa Infrastruktury w zakresie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego w celu ewentualnej korekty wyliczeń. Informacje w tym zakresie zostaną uzupełnione na kolejnych etapach prac legislacyjnych.  3. Obliczenia w zakresie zmiany przepisów dotyczących amortyzacji pojazdów.  W tabeli wskazano wyniki obliczeń. Metodologia wraz z uzasadnieniem w załączniku.  4. Obliczenia w zakresie zmian przepisów dotyczących stref czystego transportu  Stworzenie przez samorządy stref niskiej emisji z możliwością pobierania opłat dla pojazdów innych niż nisko emisyjne, będzie potencjalnie stanowiło dodatkowe źródło wpływów do budżetu jednostek samorządu terytorialnego. Ze względu na brak obowiązku i dobrowolność samorządów w zakresie tworzenia stref w miastach liczących poniżej 100 tyś mieszkańców nie da się przewidzieć na jakich obszarach powstaną. Aktualne przepisy określają maksymalną stawkę opłaty jaka może być pobierana za wjazd do strefy. W tym zakresie projektowane przepisy nie wprowadzają zmiany. Miasta w których powstaną strefy, posiadają różną strukturę floty pojazdów pod względem spełnianych norm emisji spalin Euro oraz ich sumaryczną liczbę. W związku z powyższym brak jest możliwości oszacowania, nawet w przybliżony sposób wysokości dodatkowych wpływów do budżetu jednostek samorządu terytorialnego.  5. Obliczenia w zakresie zmian przepisów dotyczących Urzędu Dozoru Technicznego  Źródłem finansowania nowych obowiązków nałożonych na Prezesa UDT będą wpływy z tytułu opłat za nadawanie numerów EIPA. W tabeli wskazano wyniki obliczeń. Metodologia Została zaprezentowana w załączniku. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, osoby starsze, osoby niepełnosprawne i gospodarstwa domowe** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | | | 0 | | | 1 | | | | 2 | | | | 3 | | | | 5 | | | 10 | | | *Łącznie (0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z …… r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | 4 | | | 4 | | | | 4 | | | | 4 | | | | -206 | | | -1 051 | | | -4 171 |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | 9 | | | 9 | | | | 9 | | | | 9 | | | | -438 | | | -2 233 | | | -8 862 |
| rodzina, osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz gospodarstwa domowe | | | | | |  | | |  | | | |  | | | |  | | | |  | | |  | | |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | Projekt wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych, energii elektrycznej oraz paliw alternatywnych (głównie gazowych), rozwój infrastruktury transportu niskoemisyjnego, zwiększenie liczby pojazdów niskoemisyjnych koszty eksploatacji pojazdów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | Projekt wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych, energii elektrycznej oraz paliw alternatywnych (głównie gazowych), rozwój infrastruktury transportu niskoemisyjnego, zwiększenie liczby pojazdów niskoemisyjnych koszty eksploatacji pojazdów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz gospodarstwa domowe | | | | | | Projekt wpłynie na poziom konsumpcji paliw płynnych, energii elektrycznej oraz paliw alternatywnych (głównie gazowych), rozwój infrastruktury transportu niskoemisyjnego, zwiększenie liczby pojazdów niskoemisyjnych koszty eksploatacji pojazdów.  Rodziny posiadające samochody elektryczne odniosą korzyści niematerialne związane z zapisanymi w ustawie przywilejami oraz korzyści finansowe związane z niższymi kosztami eksploatacji tych pojazdów.  Projekt pozytywnie wpłynie na efekt zdrowotny w związku z obniżeniem poziomu spalin i hałasu, skutkując niższymi prywatnymi oraz finansowymi z budżetu Państwa wydatkami na ochronę zdrowia. Rozwój elektromobilności przyczyni się do poprawy stanu środowiska naturalnego. Pozwoli także zniwelować jego szkodliwe skutki jak np. zanieczyszczania powietrza w obszarach miejskich których negatywne skutki odczuwają głównie osoby starsze niepełnosprawne posiadające schorzenia dróg oddechowych oraz dzieci.  Należy zauważyć, że regulacje zawarte w projekcie dotyczą w przeważającej części przedsiębiorców – oprócz przepisów dotyczących stref czystego transportu - i nie będą miały wpływu na rodzinę, osoby starsze, osoby niepełnosprawne oprócz ww. pozytywnych skutków dla zdrowia społeczeństwa. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne | przedsiębiorstwa (w tym MŚP) | | | | | | Wzrost innowacyjności przedsiębiorstw i rozwój badań nad nowymi technologiami, na skutek rozwoju rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się do rozwoju przedsiębiorstw związanych z przemysłem samochodowym, produkcją akumulatorów i magazynowaniem energii, przedsiębiorstw energetycznych, teleinformatycznych oraz telekomunikacyjnych produkujących lub świadczących usługi na potrzeby transportu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Projektowane przepis mają na celu pobudzenie rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w tym transportu drogowego poprzez stworzenie bodźców po stronie popytu, a tym samym synergii między sektorem energetycznym, gazowym i motoryzacyjnym. Jest to obszar wciąż niezagospodarowany, w którym istnieje ogromny potencjał wzrostu, a bariery wejścia, i tym samym możliwości dla podmiotów z nowymi modelami biznesowymi, są zdecydowanie mniejsze niż w transporcie opartym o napęd spalinowy. Polska posiada znaczący potencjał wiedzy i zasoby kadrowe, również w sektorze ICT, co jest bardzo istotnym elementem dla rozwoju pojazdów napędzanych energią elektryczną. Rozwój elektromobilności przyczyni się do dalszych inwestycji w sektorze motoryzacyjnym na terenie polski. Zwiększenie krajowego popytu stworzy mechanizmy stymulujące rozwój rynku pojazdów niskoemisyjnych oraz ich infrastruktury a także obsługi. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia wykraczające ponad wymagane przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | tak  X nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | X zwiększenie liczby dokumentów  X zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Obowiązek informacyjny na temat udziału ekologicznie czystych pojazdów w zamówieniach publicznych.  Projektowany akt prawny zgodnie z przepisami dyrektywy 2019/1161/UE przewiduje nałożenie na zamawiających obowiązku przekazywania informacji na temat uzyskania minimalnych poziomów docelowych udziału ekologicznie czystych i zeroemisyjnych pojazdów transportu drogowego w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami publicznymi o których mowa w dodawanym do ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych art. 68b, w tym o pojazdach elektrycznych, napędzanych wodorem oraz napędzanych innymi paliwami alternatywnymi. Informacje te powinny być przekazywane przez zamawiających do 31 stycznia każdego roku ministrowi właściwemu do spraw transport.  2. Wniosek o instalacje punktu ładowania w budynku i konsultacje z konserwatorem zabytków.  Wprowadzenie wniosku o instalację punktu ładowania składanego do zarządcy nieruchomości. W przypadku budynków posiadających status zabytku konsultacja możliwości montażu z właściwym konserwatorem zabytków.  3. Obowiązek oznaczania pojazdów uprawnionych do wjazdu na obszar strefy czystego transportu.  Wprowadzenie systemu identyfikacji wizualnej, pozwalającego określić czy dany pojazd ma prawo wjazdu do wyznaczonej strefy czystego transportu.  4. Wprowadzono wniosek o wyznaczenie uprzywilejowanego pasa drogowego na drogach szybkiego ruchu.  Wprowadzenie wniosku składanego przez samorząd do GDDKiA o wyznaczenie ,,bus pasów” na drogach ekspresowych i autostradach znajdujących się na terenach miejskich, w miejscach występowania utrudnień w płynności ruchu drogowego  5. Rozszerzenie zakresu kontroli przeprowadzanych przez UDT.  UDT będzie mógł przeprowadzać okresowe kontrole stacji ładowania oraz punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji. Uprawnienia zostaną również poszerzone o możliwość przeprowadzania kontroli doraźnych w przypadku podejrzenia wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, z uwagi na awarie lub uszkodzenia powstałe w trakcie eksploatacji stacji oraz punktów ładowania.  6. Obowiązek zgłaszania stacji ładowania i zasilania pojazdów w paliwa alternatywne do rejestru EIPA .  Nałożenie obowiązku wydawania indywidualnych kodów identyfikacyjnych oraz wprowadzenie odpłatności za wydawanie tych kodów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W związku ze skalą przemysłu motoryzacyjnego w Polsce przewiduje się pozytywny wpływ na rynek pracy związany z rozwojem segmentu produkcji motoryzacyjnej, sektora energetycznego oraz branż powiązanych (teleinformatyka i telekomunikacja, produkcja akumulatorów i magazynów energii). Zwiększenie popularności pojazdów niskoemisyjnych przyczyni się do wzrostu zatrudnienia w punktach ich sprzedaży oraz powstania nowych punktów ich obsługi. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Zwiększenie udziału ekologicznie czystych i zeroemisyjnych pojazdów spowoduje spadek emisji szkodliwych pyłów i substancji pochodzących z sektora transportu, co w efekcie może rozwiązać problem związany z zanieczyszczonym powietrzem w miastach i na obszarach gęsto zaludnionych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Proponuje się, aby przepisy weszły w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, za wyjątkiem:  1) art. 1 pkt 11, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.;  2) art. 1 pkt 16 lit. b, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2030 r.;  3) art. 1 pkt 21 w zakresie dodawanego art. 68h, który wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;  4) art. 3 lit. a oraz art. 4 pkt 1, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projektowany akt prawny zakłada, że minister właściwy do spraw transportu dokonuje co roku oceny poziomu osiągnięcia celów projektowanej ustawy. Na podstawie tej oceny sporządza, co 3 lata, sprawozdanie, które przekazuje Komisji Europejskiej (zgodnie z przepisami dyrektywy 2019/1161/UE). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Załączniki dotyczące wykonanych obliczeń w zakresie skutków dla sektora finansów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |