

Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Klimatu i Środowiska Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu : Pan Ireneusz Zyska – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Pan Szymon Byliński – Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Mail: szymon.bylinski@klimat.gov.pl	Data sporządzenia 18.12.2020 r. Źródło: inicjatywa własna art. 400a ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, z późn. zm.) Nr w wykazie prac 449
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obecnie w Polsce funkcjonuje około 1700 punktów ładowania pojazdów elektrycznych i są to przede wszystkim publicznie dostępne punkty ładowania. Brak wystarczającej liczby punktów ładowania powoduje, że pojazdy o napędzie elektrycznym nie cieszą się w Polsce dużą popularnością. Z danych Instytutu Transportu Samochodowego wynika, że przeciętny samochód w Polsce przejeżdża 8 500 km rocznie, co daje 23 km dziennie. Do płynnej eksploatacji pojazdu elektrycznego wystarczyłoby więc doładowanie w warunkach domowych raz na kilka dni. Z powodów psychologicznych, fakt braku możliwości doładowania awaryjnego jest jednak istotną barierą rozwoju rynku (tzw. range anxiety). Dodatkowo, ze względu na brak infrastruktury szybkiego ładowania, przemierzanie pojazdem elektrycznym dłuższych tras międzymiastowych jest utrudnione lub wręcz niemożliwe. Dlatego konieczne jest zaproponowanie inwestorom takich dopłat do budowy punktów ładowania, które pozwolą im rozwinąć ten obszar do poziomu, który da konsumentom pewność, że pojazd elektryczny jest tak samo funkcjonalny jak pojazd spalinowy.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Właściwe określenie warunków wsparcia projektów pozwoli na przyspieszenie budowy w Polsce infrastruktury paliw alternatywnych. Coraz większa popularność pojazdów elektrycznych w gospodarstwach domowych i w transporcie publicznym doprowadzi do wykreowania mody na ekologiczny transport, co będzie stymulować popyt. W dłuższej perspektywie wzrost popularności pojazdów elektrycznych będzie miał pozytywny wpływ na poprawę jakości powietrza w Polsce. Poprawa stanu powietrza dzięki rozwojowi elektromobilności wpłynie nie tylko na poprawę zdrowia publicznego (mniejsze koszty opieki zdrowotnej), ale także na ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Przyczyni się również do ograniczenia hałasu o pochodzeniu komunikacyjnym. Projektowane rozporządzenie określa warunki udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę dla sprzedaży wodoru lub do ładowania pojazdów energią elektryczną. Pomoc może być udzielona w formie dotacji. Rozporządzenie przewiduje udzielanie pomocy publicznej zarówno MŚP, jak i dużym przedsiębiorcom oraz jednostkom samorządu terytorialnego, spółdzielniom i wspólnotom mieszkaniowym. Kwota udzielonych dotacji wyniesie do 800 000 000 zł. Pomoc udzielana będzie w ramach programów priorytetowych NFOŚiGW. Pomoc udzielana będzie nie później niż do dnia 31 grudnia 2023 r.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Programy pomocy wspierającej infrastrukturę dla sprzedaży wodoru lub do ładowania pojazdów energią elektryczną są podejmowane także przez pozostałe państwa członkowskie UE. Przykładowe opisy tych programów zawierają następujące decyzje Komisji Europejskiej:

Niderlandy: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_36181

Czechy: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_45182

Niemcy: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_46574

Rumunia: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_49276

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorstwa zainteresowane inwestycjami w projekty mające na celu budowę infrastruktury umożliwiającej ładowanie lub tankowanie wodorem	Z uwagi na fakt, że do tej pory nie został stworzony podobny mechanizm wsparcia, brak jest możliwości oszacowania liczby podmiotów, na które	Brak danych	Wzrost liczby stacji ładowania lub tankowania wodoru pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi

pojazdów zeroemisyjnych	będzie oddziaływać projekt.		
Jednostki samorządu terytorialnego zainteresowane inwestycjami w projekty mające na celu budowę infrastruktury umożliwiającej ładowanie lub tankowanie wodorem pojazdów zeroemisyjnych	Przynajmniej 32 miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, na które ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach nakłada obowiązek zapewnienia infrastruktury paliw alternatywnych. Z uwagi na fakt, że do tej pory nie został stworzony podobny mechanizm wsparcia, brak jest możliwości oszacowania liczby podmiotów, na które będzie oddziaływać projekt.	Brak danych	Wzrost liczby stacji ładowania lub tankowania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi
Spółdzielnie/Wspólnoty Mieszkaniowe zainteresowane inwestycjami w projekty mające na celu budowę infrastruktury umożliwiającej ładowanie lub tankowanie wodorem pojazdów zeroemisyjnych	Z uwagi na fakt, że do tej pory nie został stworzony podobny mechanizm wsparcia, brak jest możliwości oszacowania liczby podmiotów, na które będzie oddziaływać projekt.	Brak danych	Wzrost liczby stacji ładowania lub tankowania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi
Podmioty dokonujące obrotu paliwami płynnymi	8 000 przedsiębiorstw	Baza przedsiębiorstw posiadających koncesje – Urząd Regulacji Energetyki	Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych jest ściśle skorelowany ze wzrostem liczby pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym energią elektryczną i wodorem, i może wpłynąć na rynek paliw płynnych, doprowadzając do konieczności zróżnicowania działalności przez te podmioty.
Podmioty dokonujące obrotu wodorem	2	Opracowanie własne na podstawie danych IMP PAN	Stworzenie odpowiedniej infrastruktury (inwestycje oraz rozbudowa już istniejącej), redukcja wykorzystania paliw kopalnych oraz zwiększenie zużycia zielonej energii. Wzrost wykorzystania paliw alternatywnych.
Wytwórcy energii elektrycznej	1297	Dane URE	Wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną.
OSD	175	Dane URE	Wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną, z czym wiąże się konieczność rozbudowy i modernizacji sieci, oraz możliwość stabilizacji systemu za pomocą pojazdów napędzanych energią

			elektryczną.
Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. (OSP)	1 podmiot		Uszczuplenie wpływów wynikających z uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego; potencjalne korzyści ekonomiczne ze wzrostu wykorzystania energii elektrycznej w transporcie (efekt skali); konieczność inwestycji w infrastrukturę do przesyłu energii elektrycznej.
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1		Nowe obszary finansowania związane z transportem zeroemisyjnym. Finansowanie wsparcia zakupu pojazdów zeroemisyjnych, wpływających na osiągnięcie efektu środowiskowego.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy proces legislacyjny, co umożliwi każdemu zainteresowanemu podmiotowi zapoznanie się z projektem.

Projekt zostanie przesłany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów na 21 dni w celu przedstawienia stanowiska:

- 1) Polskie Sieci Elektroenergetyczne SA;
- 2) Towarzystwo Obrotu Energią;
- 3) Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej;
- 4) Polski Komitet Energii Elektrycznej;
- 5) Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji;
- 6) Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych;
- 7) Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych;
- 8) Polskie Stowarzyszenie Elektromobilności;
- 9) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 10) Polska Izba Motoryzacji;
- 11) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 12) Związek Dealerów Samochodowych;
- 13) Greenway Sp. z o.o.;
- 14) PKN Orlen S.A.;
- 15) TAURON S.A.;
- 16) ENERGA S.A.;
- 17) LOTOS S.A.;
- 18) ENEA S.A.;
- 19) PGE S.A.

W ramach opiniowania projekt zostanie przekazany do Urzędu Dozoru Technicznego z terminem 21 dni na przedstawienie stanowiska.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania w trybie ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1809) do następujących podmiotów na 30 dni w celu przedstawienia stanowiska:

- 1) Konfederacja „Lewiatan”;
- 2) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) Business Centre Club;
- 4) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 5) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych, projekt nie będzie podlegał opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe.

Projekt podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż dotyczy spraw związanych z samorządem terytorialnym, o których mowa w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 759).

Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucji dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232), wobec czego nie zostanie przekazany do zaopiniowania przez

	średnich przedsiębiorstw	pojazdów; możliwość wprowadzenia nowych modeli biznesowych opartych o paliwa alternatywne i ich infrastrukturę.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa jakości powietrza wynikająca ze zmniejszenia emisji szkodliwych substancji przez pojazdy drogowe - szczególnie w dużych aglomeracjach.
	(dodaj/usuń)	Nie dotyczy
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Nie dotyczy
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wsparcie budowy/modernizacji infrastruktury na potrzeby pojazdów zeroemisyjnych przyczyni się do rozwoju nowoczesnej i innowacyjnej gałęzi gospodarki opartej na elektromobilności. Inwestycje w tym zakresie przyczynią się do znaczącego rozwoju sektorów przemysłu i usług związanych z transportem zeroemisyjnym, zwiększając także popyt na pojazdy zeroemisyjne, który obecnie jest limitowany ograniczeniami technicznymi, tj.: niewielkim zasięgiem, wysoką ceną oraz niewystarczającą siecią infrastruktury do ładowania.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE		☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:		☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Projektowane rozporządzenie nie wprowadza żadnych dodatkowych obciążeń regulacyjnych.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowane rozporządzenie będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy. Tworzone będą miejsca pracy zarówno w wyniku tworzenia infrastruktury dla sprzedaży wodoru lub do ładowania pojazdów energią elektryczną, jak i w fazie operacyjnej tych inwestycji.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
X środowisko naturalne X sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Właściwe określenie warunków wsparcia projektów pozwoli na przyspieszenie budowy w Polsce infrastruktury paliw alternatywnych. W dłuższej perspektywie wzrost popularności pojazdów elektrycznych będzie miał pozytywny wpływ na poprawę jakości powietrza w Polsce. Poprawa stanu jakości powietrza dzięki rozwojowi elektromobilności wpłynie nie tylko na poprawę zdrowia publicznego (mniejsze koszty opieki zdrowotnej), ale także na ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Przyczyni się również do ograniczenia hałasu o pochodzeniu komunikacyjnym.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Efekty projektu zostaną zbadane w ramach weryfikacji efektu ekologicznego programów priorytetowych NFOŚiGW.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Nie dotyczy.		