|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Projekt rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie wysokości stawek opłaty za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz terminu wnoszenia tej opłaty w roku 2023  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Klimatu i Środowiska  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:**  Sekretarz Stanu - Pan Ireneusz Zyska  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:**  Pan Szymon Byliński – Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej, tel. 22 369 10 44  e-mail: [szymon.bylinski@klimat.gov.pl](mailto:szymon.bylinski@klimat.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 25.11.2022 r.  **Źródło:**art. 41b ust. 5 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, z późn. zm.)  **Nr w wykazie prac: 974** | | | | | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o elektromobilności”, nałożyła obowiązek stworzenia Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, zwaną dalej „rejestrem”. Rejestr jest prowadzony przez Urząd Dozoru Technicznego, zwany dalej „UDT”, który zbiera i publicznie udostępnia informacje o stacjach ładowania samochodów elektrycznych, stacjach gazu ziemnego oraz stacjach wodoru, na których świadczona jest usługa tankowania wodoru na terenie kraju. Informacje są aktualizowane w czasie rzeczywistym i informują użytkowników takich pojazdów o dostępności stacji oraz aktualnych cenach ładowania i paliw. Obowiązek stworzenia i prowadzenia takiego systemu wynika z przystąpienia Polski do programu PSA IDACS realizowanego przez Komisję Europejską.  W okresie do marca 2022 r. UDT prowadził rejestr w ramach własnych środków. Mając na uwadze przewidywany wzrost liczby stacji ładowania, w celu dalszego, profesjonalnego prowadzenia rejestru, konieczne jest utrzymanie opłaty, przewidywanej w art. 41 ust. 3 ustawy o elektromobilności, w wysokości jak w 2022 r., która pokrywać będzie koszty prowadzenia rejestru, jego dostępności przez stronę internetową oraz dalszy rozwój. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rosnąca liczba stacji ładowania oraz tankowania paliw alternatywnych w Polsce powoduje, że koszty prowadzenia takiego systemu także rosną. Aby był on sprawny i na bieżąco aktualizowany UDT musi mieć możliwość pobierania relatywnie niskich opłat, które w roku 2023 będą wynosić miesięcznie: 10 zł od operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, stacji gazu ziemnego lub stacji wodoru, na której świadczona jest usługa tankowania wodoru oraz 50 zł od dostawcy usługi ładowania. Opłaty pozwolą UDT prowadzić profesjonalny i łatwo dostępny publiczny rejestr.  Jako kryterium ustalania wysokości opłaty dla operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, operatora stacji gazu ziemnego oraz operatora stacji wodoru świadczącego usługę tankowania wodoru za nadanie numeru EIPA, uznanie kodu oraz utrzymanie go w systemie teleinformatycznym w ustawie o elektromobilności wskazano liczbę stacji przedstawionych na interaktywnej mapie. Natomiast, informacje dotyczące liczby stacji, na których działa dostawca usługi ładowania nie będą gromadzone w systemie. W związku z tym dostawcy usługi ładowania będą ponosili stałą opłatę za nadanie i utrzymanie numeru EIPA (50 zł), niezależnie od liczby stacji, na których będą prowadzili działalność. Mając na uwadze powyższe, dokonano zróżnicowania w zakresie miesięcznej wysokości opłaty.  Szacunkowy roczny koszt prowadzenia rejestru wynosi, zgodnie z informacjami przekazanymi przez UDT ok. 300 tys. zł. W celu właściwego określenia wysokości stawki za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oszacowano liczbę stacji ładowania pojazdów elektrycznych, stacji gazu ziemnego oraz stacji wodoru, na której świadczona jest usługa tankowania wodoru. Na tej podstawie obliczono, że zaproponowana wysokość stawki pokrywa koszty prowadzenia rejestru. Kompleksowe obliczenia zostały przedstawione w załączniku do Oceny Skutków Regulacji ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2269) wraz ze szczegółową metodologią obliczeń w zakresie zmian przepisów dotyczących jednostek dozoru technicznego.  Należy jednocześnie wskazać, że nie istnieją obecnie inne niż legislacyjne środki, które umożliwiałyby osiągnięcie zakładanych w projekcie celów. Obowiązek wydania niniejszego rozporządzenia wynika bowiem wprost z art. 41b ust. 5 ustawy o elektromobilności. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Należy wskazać, ze państwa członkowskie Unii Europejskiej zobowiązały się do tworzenia rejestrów w ramach programu PSA IDACS, dlatego też ustawa o elektromobilności przewiduje możliwość uznania przez UDT kodu nadanego w innym państwie członkowskim. System ten w Unii Europejskiej jest w trakcie powstawania. Póki co działają rejestry komercyjne, które obejmują tereny Unii, jak amerykański Chargemap <https://chargemap.com/map>.  Doskonałym przykładem publicznego i dostępnego rejestru jest program Departamentu Energii Stanów Zjednoczonych – *Alternative Fuels Data Center*, który na stronie: <https://afdc.energy.gov/fuels/electricity_locations.html#/find/nearest?fuel=ELEC> umieszcza publicznie i bez opłat dla kierowców dostępne stacje na terenie USA oraz Kanady. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | Wielkość | | | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | | | Oddziaływanie | | | | | | | |
| Operatorzy stacji ładowania i tankowania | | | Ok. 35 | | | | | | | | Dane własne | | | | | | | | | | Obowiązek uiszczenia miesięcznej opłaty od każdej stacji ładowania lub tankowania gazu ziemnego/wodoru. | | | | | | | |
| Dostawcy usług ładowania | | | 20 | | | | | | | | Dane własne | | | | | | | | | | Obowiązek uiszczenia miesięcznej opłaty. | | | | | | | |
| Urząd Dozoru Technicznego (UDT) | | | 1 | | | | | | | | - | | | | | | | | | | Otrzymanie środków na prowadzenie i ulepszanie rejestru. | | | | | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Projekt nie był przedmiotem pre-konsultacji.  Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.  Projekt zostanie przekazany do konsultacji (na 5 dni) do następujących podmiotów:   1. Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.; 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. Polska Izba Rozwoju Elektromobilności; 11. Krajowa Izba Gospodarcza; 12. Polska Izba Motoryzacji; 13. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego; 14. Polska Platforma LNG; 15. Greenway sp. z o.o.; 16. PKN Orlen S.A.; 17. TAURON S.A.; 18. ENERGA S.A.; 19. LOTOS S.A.; 20. ENEA S.A.; 21. PGE S.A.; 22. PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o.; 23. Shell Polska sp. z o.o.; 24. PAK-PCE Biopaliwa i Wodór sp. z o.o.   Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania (na 5 dni) następującym podmiotom:   1. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki; 2. Prezes Urzędu Dozoru Technicznego; 3. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów; 4. Prezes Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej; 5. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców; 6. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad; 7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.   Wyznaczony termin do zajęcia stanowiska w ramach uzgodnień, konsultacji publicznych lub opiniowania projektu określony w § 142 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) został skrócony do 5 dni. Skrócenie jest uzasadnione tym, że obecnie obowiązuje już rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 31 marca 2022 r. w sprawie wysokości stawek opłaty za nadanie indywidualnego kodu identyfikacyjnego, uznanie kodu oraz ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym oraz terminu wnoszenia tej opłaty w roku 2022 (Dz. U. poz. 758), dalej jako „rozporządzenie w sprawie opłat EIPA w 2022 r.”, które było konsultowane w lutym 2022 r., a większość uwag, które zostały zgłoszone wtedy uwzględniono także w obecnym projekcie. Co więcej, treść projektowanego rozporządzenia jest zbieżna z rozporządzeniem w sprawie opłat EIPA w 2022 r., gdyż wysokość stawek nie ulega zmianie.  Z uwagi na zakres przedmiotowy projektu, który nie dotyczy zadań związków zawodowych, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe.  Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców.  Projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż nie 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.  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, wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez Radę Dialogu Społecznego.  Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.  Wyniki opiniowania i konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z opiniowania i konsultacji publicznych udostępnionym na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce 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** | | | | **-** | | **-** | | **-** | | **-** | | | **-** | | **-** | **-** | | | **-** | | | | **-** | **-** | | **-** |  | |
| budżet państwa | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| JST | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| UDT | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| **Wydatki ogółem** | | | | **-** | | **-** | | **-** | | **-** | | | **-** | | **-** | **-** | | | **-** | | | | **-** | **-** | | **-** |  | |
| budżet państwa | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| JST | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| UDT | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| **Saldo ogółem** | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| budżet państwa | | | | **-** | | **-** | | **-** | | **-** | | | **-** | | **-** | **-** | | | **-** | | | | **-** | **-** | | **-** |  | |
| JST | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| UDT | | | | - | | - | | - | | - | | | - | | - | - | | | - | | | | - | - | | - |  | |
| Źródła finansowania | | Źródłem finansowania będą środki operatorów stacji oraz dostawców usług ładowania.  Rozporządzenie nie powoduje skutków finansowych dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, polegających na zwiększeniu wydatków lub zmniejszeniu dochodów tych jednostek w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń | | Skutki zostały opisane w OSR do ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2269) wraz ze szczegółową metodologią obliczeń. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli 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 | | | | | | - | | - | | | | | - | | | | - | | | | - | | | - | | | - |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | - | | - | | | | | - | | | | - | | | | - | | | - | | | - |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | - | | - | | | | | - | | | | - | | | | - | | | - | | | - |
| osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze | | | | | | - | | - | | | | | - | | | | - | | | | - | | | - | | | - |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | | Obowiązek ponoszenia drobnych opłat za nadanie numeru EIPA/uznanie kodu i ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym (dotyczy tylko przedsiębiorców, którzy prowadzą działalność operatora stacji ładowania/tankowania gazu ziemnego lub wodoru lub dostawcy usług ładowania). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | Obowiązek ponoszenia drobnych opłat za nadanie numeru EIPA/uznanie kodu i ich utrzymanie w systemie teleinformatycznym (dotyczy tylko przedsiębiorców, którzy prowadzą działalność operatora stacji ładowania/tankowania gazu ziemnego lub wodoru lub dostawcy usług ładowania). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | Promowanie korzystania z paliw alternatywnych, do czego przyczyni się sprawnie działający rejestr stacji, w przyszłości wpłynie na poprawę jakości powietrza, z czego skorzystają wszyscy mieszkańcy Polski. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze | | | | | | Promowanie korzystania z paliw alternatywnych, do czego przyczyni się sprawnie działający rejestr stacji, w przyszłości wpłynie na poprawę jakości powietrza, z czego skorzystają wszyscy mieszkańcy Polski. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Wpływ w ujęciu pieniężnym został zaprezentowany w OSR do ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw wraz ze szczegółową metodologią obliczeń. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz: Projektowane rozporządzenie wprowadza wskazane powyżej obciążenia regulacyjne. Są one jednak niezbędne, aby rejestr mógł dalej poprawnie funkcjonować. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | | demografia  mienie państwowe  inne: | | | | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Ułatwienie dostępu do rzetelnych informacji na temat dostępności stacji ładowania/tankowania oraz cen paliw alternatywnych w przyszłości doprowadzi do zwiększenia popularności pojazdów o napędach na paliwa alternatywne, co przełoży się na zmniejszenie zanieczyszczenia na polskich drogach. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Planuje się, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia rozporządzenia. Skrócenie okresu *vacatio legis* wynika z obowiązku wydania rozporządzenia do 15 grudnia 2022 r. (zgodnie z art. 41b ust. 5 ustawy o elektromobilności) oraz tym, że w projektowanym rozporządzeniu zostaną utrzymane w mocy te same stawki opłat, które przewidziano w rozporządzeniu w sprawie opłat EIPA w 2022 r. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ewaluacja efektów proponowanych opłat zostanie dokonana przed wydaniem rozporządzenia określającego wysokość opłaty na 2024 r. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nie dotyczy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

# 