

UZASADNIENIE

Podstawą do wydania rozporządzenia przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej jest art. 30 ust. 4 *ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. poz. 1079)*, zwanej dalej „ustawą”.

Celem przyjęcia rozporządzenia jest stworzenie warunków wspierania rozwoju społecznego i gospodarczego regionów poprzez umożliwienie udzielania pomocy publicznej na inwestycje w infrastrukturę ładowania lub tankowania oraz zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027, zwanych dalej „RP”.

Mając to na uwadze, niezbędnym jest przygotowanie podstawy prawnej umożliwiającej udzielanie pomocy publicznej na infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów. Projektowane rozporządzenie zostanie przyjęte w oparciu o *rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.)*, zwane dalej „rozporządzeniem nr 651/2014”, które w przedmiotowym zakresie określa kategorie pomocy oraz warunki, na jakich przyznawana pomoc może być uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwanego dalej „TFUE”, oraz wyłączona z wymogu zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TFUE.

W perspektywie 2014–2020 pomoc na tego typu projekty nie była udzielana z uwagi na to, że KE wprowadziła możliwość udzielania pomocy na infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów na podstawie rozporządzenia nr 651/2014 dopiero w 2021 r. (na podstawie rozporządzenia KE (UE) 2021/1237 z dnia 23 lipca 2021 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 651/2014¹) uznając pomoc na tego typu projekty za zgodną z rynkiem wewnętrznym i wyłączoną z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, o ile umożliwia ona wyższy poziom ochrony środowiska i nie zakłóca nadmiernie konkurencji. Ponieważ projekty zakładające przeprowadzenie inwestycji w infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz polegające na doposażeniu pojazdów będą realizowane również w ramach RP, dlatego też konieczne jest stworzenie podstawy prawnej do udzielania pomocy w tym zakresie. Inwestycje w infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów w wielu przypadkach wiązać się będą z koniecznością udzielania pomocy publicznej, co stanowi warunek niezbędny do przygotowania podstawy prawnej umożliwiającej udzielanie pomocy publicznej na inwestycje wskazane w przedmiotowym projekcie rozporządzenia.

W § 1 projektu rozporządzenia określony został przedmiotowy zakres projektowanej regulacji oraz przywołana została podstawa dla pomocy udzielanej na jego podstawie, określona przepisami Unii

¹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2021/1237 z dnia 23 lipca 2021 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 651/2014 uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 270 z 29.07.2021, str. 39).

Europejskiej. Projektowane rozporządzenie określa szczegółowe przeznaczenie, warunki, tryb oraz podmioty uprawnione do udzielania następujących rodzajów pomocy:

- 1) pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę ładowania lub tankowania zgodnie z art. 36a rozporządzenia nr 651/2014;
- 2) pomocy inwestycyjnej na zakup pojazdów ekologicznie czystych lub pojazdów bezemisyjnych oraz na wyposażenie pojazdów zgodnie z art. 36b rozporządzenia nr 651/2014 oraz
- 3) pomocy na badania i usługi doradcze dotyczące ochrony środowiska i kwestii energetycznych zgodnie z art. 49 rozporządzenia nr 651/2014.

W § 2 projektu rozporządzenia wskazane zostały tzw. wyłączenia przedmiotowe – sektory i rodzaje działalności gospodarczej, które są wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, wyłączenie dotyczące przedsiębiorców znajdujących się w trudnej sytuacji oraz wyłączenia niektórych środków pomocy, również takie, które odnoszą się wyłącznie do konkretnych przeznaczeń pomocy. Określenia zakresu ww. wyłączeń dokonano poprzez odwołanie do przepisów rozporządzenia nr 651/2014, które w sposób wyczerpujący wskazują te wyłączenia.

W § 3 projektu rozporządzenia, zdefiniowane zostały podstawowe pojęcia, którymi posługuje się projektowane rozporządzenie, tj. definicje infrastruktury ładowania, infrastruktury tankowania, intensywności pomocy, pojazdu, pojazdu bezemisyjnego, pojazdu ekologicznie czystego, przedsiębiorcy, ruchomym wyposażeniu terminalowym, ruchomym wyposażeniu do obsługi naziemnej oraz wodorze odnawialnym. W powyższym zakresie projekt rozporządzenia odwołuje się do właściwych przepisów rozporządzenia nr 651/2014.

Przepis § 4 projektu rozporządzenia określa wyłączenie podmiotowe obejmujące podmioty, na których ciąży obowiązek zwrotu pomocy publicznej, wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji Europejskiej, uznającej taką pomoc za niezgodną z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym. Warunek ten stanowi realizację normy określonej w art. 1 ust. 4 lit. a rozporządzenia nr 651/2014.

W § 5 projektu rozporządzenia określono katalog podmiotów udzielających pomocy publicznej na podstawie projektowanego rozporządzenia. Zgodnie z ust. 1 podmiotami udzielającymi pomocy są instytucje zarządzające, instytucje pośredniczące lub instytucje wdrażające, o których mowa w art. 30 ust. 2 ustawy. Treść art. 30 ust. 2 ustawy określa szeroki katalog podmiotów uprawnionych do udzielania pomocy w ramach programów finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027. Nie oznacza to, że w ramach regionalnych programów wszystkie podmioty wskazane w art. 30 ust. 2 ustawy będą uprawnione do udzielania pomocy. Specyfika danego instrumentu pomocowego, jak i systemu realizacji danego regionalnego programu uzasadnia ograniczenie katalogu podmiotów uprawnionych do udzielania pomocy do podmiotów wskazanych w przepisach projektu rozporządzenia. Dodatkowo, w związku z ograniczeniami wynikającymi z definicji beneficjenta zawartej w art. 2 pkt 9 rozporządzenia 2021/1060 (w kontekście programów pomocy państwa beneficjentem jest przedsiębiorstwo, które otrzymuje pomoc), w perspektywie finansowej 2021–2027 nie będzie możliwości udzielania pomocy publicznej na tzw. drugim poziomie, tj. przez beneficjenta (lub w szczególnych sytuacjach – partnera projektu). W schemat udzielania wsparcia na tzw. drugim poziomie

wpisuje się jedynie udzielanie pomocy *de minimis* (dla której Komisja Europejska (KE) w art. 2 pkt 9 rozporządzenia 2021/1060 wprowadziła wyjątek, odrębnie definiując pojęcie beneficjenta) oraz udzielanie pomocy w formie instrumentów finansowych, tj. m.in. pożyczek, poręczeń czy gwarancji, w której to sytuacji podmiot wdrażający instrument finansowy jest z założenia podmiotem przekazującym wsparcie na kolejny poziom.

Zgodnie z ust. 2 § 5 projektu rozporządzenia podmiotami udzielającymi pomocy na infrastrukturę ładowania lub tankowania, pomocy inwestycyjnej na zakup pojazdów ekologicznie czystych lub pojazdów bezemisyjnych, na wyposażenie pojazdów oraz na badania i usługi doradcze dotyczące ochrony środowiska i kwestii energetycznych mogą być również podmioty wdrażające instrument finansowy, w rozumieniu art. 2 pkt 22 *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej (Dz. Urz. UE L 231 z 30.06.2021, str. 159, z późn. zm.)*, zwanego dalej: „rozporządzeniem 2021/1060”. Przyjęcie takiego rozwiązania oznacza, że w projektowanym rozporządzeniu nie wprowadza się zróżnicowania pod względem tego, czy przedsiębiorca ubiegający się o pomoc jest jednocześnie beneficjentem podpisującym umowę albo porozumienie, o których mowa odpowiednio w art. 2 pkt 32 lit. a albo lit. b ustawy (tzw. pierwszy poziom udzielania pomocy), czy nie (tzw. drugi poziom), a także – analogicznie – czy pomocy udziela instytucja zarządzająca, instytucja pośrednicząca albo instytucja wdrażająca (pierwszy poziom), czy inny podmiot, tj. podmiot wdrażający instrument finansowy (drugi poziom), dzięki czemu możliwe będzie udzielanie pomocy na obu poziomach.

W § 6 projektu rozporządzenia określono cel jego przyjęcia, czyli stworzenie warunków dla wspierania rozwoju gospodarczego i społecznego regionów, a także doprecyzowano, że w zależności od konkretnego przeznaczenia pomocy, cel ten będzie realizowany poprzez umożliwienie udzielania pomocy publicznej na konkretny rodzaj projektów, tj.:

- 1) inwestycje w infrastrukturę ładowania lub tankowania, która dostarcza pojazdom, ruchomemu wyposażeniu terminalowemu lub ruchomemu wyposażeniu do obsługi naziemnej energię elektryczną lub wodór oraz
- 2) inwestycje w zakup pojazdów ekologicznie czystych lub pojazdów bezemisyjnych przeznaczonych do transportu drogowego, kolejowego, śródlądowego i morskiego oraz inwestycje na wyposażenie pojazdów innych niż statki powietrzne, aby umożliwić ich zakwalifikowanie jako pojazdy ekologicznie czyste lub pojazdy bezemisyjne oraz
- 3) badania i usługi doradcze dotyczące ochrony środowiska i kwestii energetycznych bezpośrednio związane z inwestycjami, o których mowa w pkt 1 i 2.

Oznacza to, że pomoc na badania i usługi doradcze dotyczące ochrony środowiska i kwestii energetycznych będzie udzielana w celu wsparcia realizacji inwestycji w infrastrukturę ładowania lub tankowania, która dostarcza pojazdom, ruchomemu wyposażeniu terminalowemu lub ruchomemu wyposażeniu do obsługi naziemnej energię elektryczną lub wodór oraz w celu realizacji inwestycji w zakup pojazdów ekologicznie czystych lub pojazdów bezemisyjnych przeznaczonych do transportu drogowego, kolejowego, śródlądowego i morskiego oraz inwestycje na doposażenie pojazdów innych niż statki powietrzne, aby umożliwić ich zakwalifikowanie jako pojazdy ekologicznie czyste lub pojazdy bezemisyjne na różnych etapach procesu inwestycyjnego, w tym również przed jego rozpoczęciem, gdy celem takiego badania miałyby być identyfikacja zasadności przeprowadzenia inwestycji. W przypadku pomocy na badania i usługi doradcze w projekcie rozporządzenia został zastosowany spójnik „i” co nie oznacza, że badania muszą być zawsze udzielane łącznie z usługami doradczymi. Beneficjent może skorzystać zarówno z samych badań, samych usług lub obydwu typów łącznie (badań łącznie z usługami). Użycie w projekcie rozporządzenia spójnika „i” wynika jedynie z terminologii stosowanej przez KE w tytule art. 49 rozporządzenia nr 651/2014, który określa przeznaczenie pomocy.

W § 7 pkt 1 projektu rozporządzenia wskazano warunek zgodności udzielanej pomocy z art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 651/2014, co oznacza, że pomoc udzielona może być wtedy, gdy spełnia kryterium pomocy przejrzystej w rozumieniu tego przepisu. Ponadto zgodnie z § 7 pkt 2 pomoc jest udzielana w formie dotacji, dotacji na spłatę odsetek lub pożyczek, o ile sposób udzielania pomocy w takich formach będzie spełniał warunki przejrzystości zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. a–b rozporządzenia nr 651/2014.

W § 8 projektu rozporządzenia poprzez odwołanie się do przepisów rozporządzenia nr 651/2014 określono warunki dopuszczalności pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów określające m.in., że:

1) w przypadku pomocy na infrastrukturę ładowania lub tankowania, pomoc przyznana któremukolwiek przedsiębiorstwu nie może przekraczać 40% całkowitego budżetu programu pomocowego (art. 36a ust. 7 rozporządzenia nr 651/2014);

2) w przypadku pomocy na infrastrukturę ładowania wodoru beneficjent zobowiązuje się, że najpóźniej do dnia 31 grudnia 2035 r. infrastruktura tankowania będzie dostarczać wyłącznie wodór odnawialny (art. 36a ust. 2 zdanie drugie rozporządzenia nr 651/2014);

3) w przypadku pomocy na instalację do wytwarzania na miejscu energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub wodoru odnawialnego, w rozumieniu art. 36a ust. 3 zdanie trzecie rozporządzenia nr 651/2014, nominalna moc produkcyjna tej instalacji nie może przekraczać maksymalnej mocy znamionowej lub zdolności tankowania infrastruktury ładowania lub tankowania, do której jest ona podłączona (art. 36a ust. 3 zdanie czwarte rozporządzenia nr 651/2014);

4) w przypadku pomocy na budowę nowej infrastruktury ładowania, która umożliwia przesyłanie energii elektrycznej o mocy nie większej niż 22 kW, infrastruktura musi być zdolna do obsługi funkcji inteligentnego ładowania (art. 36a ust. 13 rozporządzenia nr 651/2014);

5) w przypadku pomocy na infrastrukturę ładowania lub tankowania muszą być spełnione warunki w zakresie jej udostępniania (art. 36a ust. 8, 9 oraz 12 rozporządzenia nr 651/2014):

- jeżeli infrastruktura ładowania lub tankowania jest otwarta na dostęp użytkowników innych niż beneficjent lub beneficjenci pomocy, pomoc przyznaje się wyłącznie na budowę, instalację, modernizację lub rozbudowę infrastruktury ładowania lub tankowania publicznie dostępnej i umożliwiającej użytkownikom niedyskryminacyjny dostęp, w tym w odniesieniu do taryf, metod uwierzytelniania i płatności oraz innych warunków użytkowania; opłaty pobierane od użytkowników innych niż beneficjent lub beneficjenci pomocy za korzystanie z infrastruktury ładowania lub tankowania odpowiadają cenom rynkowym;

- operatorzy infrastruktury ładowania lub tankowania, którzy oferują lub dopuszczają płatności oparte na umowie za korzystanie ze swojej infrastruktury, nie dyskryminują żadnego z dostawców usług w zakresie mobilności, na przykład przez stosowanie preferencyjnych warunków dostępu lub przez różnicowanie cen bez obiektywnego uzasadnienia;

- wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej eksploatacji objętej wsparciem infrastruktury ładowania lub tankowania udzielane są zgodnie z zasadami konkurencji, przejrzystości i niedyskryminacji, z należyтым poszanowaniem obowiązujących zasad udzielania zamówień.

6) konieczności udzielenia pomocy na infrastrukturę ładowania lub tankowania należąca do tej samej kategorii, co infrastruktura, na którą ma być przyznana pomoc, jest ustalana ex ante w drodze otwartych konsultacji publicznych lub niezależnego badania rynku, które nie są starsze niż 1 rok w momencie wejścia w życie środka pomocy; w szczególności ustala się czy inwestycja nie zostanie zrealizowana na zasadach komercyjnych w ciągu 3 lat od wejścia w życie środka pomocy, przy czym warunek ten dotyczy tylko infrastruktury publicznie dostępnej (art. 36a ust. 10 zdanie pierwsze i drugie, jeżeli zostanie spełniony warunek, o którym mowa w art. 36a ust. 10 zdanie trzecie oraz art. 36a ust. 11 rozporządzenia nr 651/2014 – pomoc na infrastrukturę ładowania lub tankowania pojazdów drogowych jest konieczna wówczas, gdy pojazdy napędzane wyłącznie energią elektryczną (w przypadku infrastruktury ładowania) lub pojazdy napędzane przynajmniej częściowo wodorem (w przypadku infrastruktury tankowania) stanowią odpowiednio mniej niż 3 % całkowitej liczby pojazdów tej samej kategorii zarejestrowanych w danym państwie członkowskim;

7) w razie przekroczenia procentowego udziału pojazdów napędzanych wyłącznie energią elektryczną w przypadku infrastruktury ładowania lub pojazdów napędzanych przynajmniej częściowo wodorem w przypadku infrastruktury tankowania, w całkowitej liczbie pojazdów tej samej kategorii, o którym mowa w art. 36a ust. 11 rozporządzenia nr 651/2014 zarejestrowanych w Rzeczypospolitej Polskiej, instytucja zarządzająca danym regionalnym programem weryfikuje konieczność udzielenia pomocy w drodze otwartych konsultacji społecznych lub niezależnego badania rynku, o których mowa w art. 36a ust. 10 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 651/2014 i przekazuje uzyskaną w ten sposób informację podmiotowi udzielającemu pomocy, o którym mowa w § 5 – jest to warunek wprowadzony przez projektodawcę który doprecyzowuje kto, w jakim trybie, i jak często będzie ustalał konieczność udzielenia pomocy.

8) w przypadku zakupu lub leasingu, na okres co najmniej 12 miesięcy, pojazdów ekologicznie czystych napędzanych przynajmniej częściowo energią elektryczną lub wodorem lub pojazdów bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów, pomoc przyznaje się, aby umożliwić ich zakwalifikowanie jako pojazdy ekologicznie czyste lub pojazdy bezemisyjne (art. 36a ust. 13 rozporządzenia nr 651/2014).

Przepis § 9 projektu rozporządzenia reguluje kwestie związane z kwalifikowalnością kosztów. W przypadku pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę ładowania lub tankowania kosztami kwalifikowalnymi są koszty inwestycji związane z budową, instalacją, modernizacją lub rozbudową tej infrastruktury, jak również koszty inwestycji w wytwarzanie na miejscu energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub wodoru odnawialnego oraz koszty inwestycji w jednostki magazynowania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych lub wodoru odnawialnego (pkt 1). W przypadku pomocy na zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów kosztami kwalifikowalnymi są dodatkowe koszty dotyczące zakupu pojazdów ekologicznie czystych lub pojazdów bezemisyjnych, dodatkowe koszty dotyczące leasingu pojazdów ekologicznie czystych lub pojazdów bezemisyjnych lub w przypadku inwestycji obejmujących doposażenie pojazdów – koszty tego doposażenia (pkt 2). W przypadku pomocy na badania i usługi doradcze dotyczące ochrony środowiska i kwestii energetycznych kosztami kwalifikowalnymi są całkowite koszty badania lub usługi doradczej – jeżeli całe badanie lub cała usługa doradcza dotyczy inwestycji kwalifikującej się do objęcia pomocą, lub koszty części badania lub usługi doradczej – jeżeli tylko część badania lub usługi doradczej dotyczy inwestycji kwalifikujących się do objęcia pomocą. Ponadto pomoc na badania i usługi doradcze w zakresie ochrony środowiska i kwestii energetycznych może być przyznana niezależnie od tego, czy po wynikach badania lub usługi doradczej dojdzie do realizacji inwestycji kwalifikującej się do objęcia pomocą. W § 10 ust. 1 projektu rozporządzenia określono, że pomoc na infrastrukturę ładowania lub tankowania jest przyznawana w drodze procedury konkurencyjnej², która oprócz warunków określonych w art. 2 pkt 38 rozporządzenia nr 651/2014 spełnia warunki określone w art. 36a ust. 4 lit. a – d rozporządzenia nr 651/2014. W ust. 2 wskazano natomiast, że pomoc na infrastrukturę ładowania lub tankowania może zostać przyznana bez zastosowania procedury konkurencyjnej, jeżeli zostaną zastosowane intensywności pomocy określone na podstawie art. 36a ust. 6 zdanie drugie, trzecie oraz czwarte rozporządzenia nr 651/2014 (co oznacza konieczność zastosowania niższych intensywności bazowych w porównaniu z intensywnościami określonymi w przypadku zastosowania procedury konkurencyjnej).

W perspektywie 2021-2027 z funduszy unijnych wsparcie mogą uzyskać **projekty wybrane w sposób konkurencyjny lub niekonkurencyjny** w rozumieniu art. 44 ust. 1 ustawy. Jednak samo zastosowanie konkurencyjnego sposobu wyboru projektów do dofinansowania nie jest równoznaczne ze spełnieniem warunków procedury zgodnej z zasadami konkurencji, o której mowa w art. 2 pkt 38 rozporządzenia nr 651/2014.

Zastosowanie procedury z art. 2 pkt 38 rozporządzenia nr 651/2014, o której mowa w § 10 ust. 1 projektu rozporządzenia oznacza, w przypadku projektów współfinansowanych przy udziale środków

² Projektodawca celowo posługuje się tu pojęciem „procedury konkurencyjnej” zamiast „procedury przetargowej zgodnej z zasadami konkurencji”, o której mówi rozporządzenie nr 651/2014 ponieważ KE w jednej z interpretacji na platformie State Aid Wiki potwierdziła, że art. 36a rozporządzenia GBER nie zawiera wymogu, że aby tryb naboru można było uznać za "konkurencyjną procedurę przetargową", musi on być zgodny z przepisami UE dotyczącymi zamówień publicznych.

pochodzących z funduszy unijnych, **zastosowanie sposobu konkurencyjnego wyboru projektów** oraz dodatkowo, ze względu na definicję procedury, o której mowa w art. 2 pkt 38 rozporządzenia nr 651/2014³ i warunki uzupełniające, o których mówi KE w art. 36a ust. 4 lit. a-d rozporządzenia nr 651/2014. Oznacza to, że w regulaminie naboru powinny znaleźć się *ex ante* określone obiektywne, jasne, przejrzyste i niedyskryminacyjne kryteria wyboru projektów z zakresu infrastruktury ładowania i tankowania. W przypadku większych projektów inwestycyjnych, np. z zakresu transportu intermodalnego instytucja udzielająca wsparcia musiałaby w kryteriach naboru projektu z góry założyć wystąpienie komponentu dotyczącego stacji ładowania lub tankowania i określić obiektywne, jasne, przejrzyste i niedyskryminacyjne kryteria kwalifikacji i wyboru projektów w zakresie stacji ładowania lub tankowania.

Natomiast przypadek, o którym mowa w § 10 ust. 2 projektu rozporządzenia (bez zastosowania procedury, o której mowa w art. 2 pkt 38 rozporządzenia nr 651/2014) oznacza, w przypadku projektów współfinansowanych przy udziale środków pochodzących z funduszy unijnych, **zastosowanie konkurencyjnego albo niekonkurencyjnego sposobu wyboru projektów**. W odróżnieniu od ust. 1 zastosowanie sposobu konkurencyjnego wyboru projektów w ust. 2 musi spełniać jedynie przesłanki ustawowe określone w art. 42 – 60 ustawy, bez konieczności określania obiektywnych, jasnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych kryteriów wyboru projektów w zakresie infrastruktury ładowania lub tankowania – taka sytuacja wystąpi np. wówczas, gdy właściwa instytucja ogólnie określi zakres projektów, na realizację których będzie można się ubiegać o dofinansowanie, bez wskazania, że elementem obowiązkowym tych projektów musi być infrastruktura ładowania lub tankowania – decyzja dotycząca zakresu projektu (tego, czy obejmie on tego typu infrastrukturę) będzie mogła należeć do wnioskodawcy. **Niekonkurencyjny sposób wyboru projektów** w związku z tym, iż oznacza wybór projektów, których wnioskodawcami (ze względu na charakter lub cel projektu) będą podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie projektu, nie będzie spełniał warunków koniecznych do zastosowania procedury konkurencyjnej (m.in. brak wystarczającej liczby przedsiębiorstw). Z tego powodu będzie mógł mieć zastosowanie tylko w zakresie przyznawania pomocy bez procedury konkurencyjnej.

W § 11 ust. 1 projektu rozporządzenia określono, że pomoc na zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów przyznawana jest w drodze procedury konkurencyjnej, która oprócz warunków określonych w art. 2 pkt 38 rozporządzenia nr 651/2014 spełnia warunki określone w art. 36b ust. 4 lit. a – d rozporządzenia nr 651/2014. W ust. 2 wskazano natomiast, że pomoc na zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów może zostać przyznana bez zastosowania procedury, jeżeli zostaną zastosowane intensywności pomocy określone na podstawie art. 36b ust. 6 zdanie drugie oraz trzecie rozporządzenia nr 651/2014 (co oznacza konieczność zastosowania niższych intensywności bazowych w porównaniu z intensywnościami określonymi w przypadku zastosowania procedury konkurencyjnej). Dodatkowo w

³„procedura zgodna z zasadami konkurencji” oznacza niedyskryminującą procedurę przetargową, która przewiduje uczestnictwo wystarczającej liczby przedsiębiorstw oraz gdy pomoc została przyznana na podstawie wstępnej oferty przedstawionej przez oferenta lub ceny rozliczeniowej. Ponadto budżet lub wolumen związany z procedurą przetargową jest wiążącym ograniczeniem, które prowadzi do sytuacji, w której przetargowa nie wszyscy oferenci mogą otrzymać pomoc;

przypadku pomocy na zakupie pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów pomoc może zostać przyznana poza procedurą konkurencyjną, jeżeli jest przyznawana przedsiębiorstwu, którym udzielono zamówienia publicznego na świadczenie publicznych usług lądowego, kolejowego lub wodnego transportu pasażerskiego w wyniku otwartego, przejrzystego i niedyskryminującego przetargu publicznego, wyłącznie w związku z nabyciem pojazdów ekologicznie czystych lub pojazdów bezemisyjnych wykorzystywanych do świadczenia usług transportu publicznego będących przedmiotem zamówienia publicznego na usługi (§ 11 ust. 3 projektu rozporządzenia).

Ustawowe sposoby wyboru projektów (konkurencyjny oraz niekonkurencyjny) w przypadku zastosowania procedury zdefiniowanej w art. 2 pkt 38 rozporządzenia nr 651/2014 (ust. 1) lub jej braku (ust. 2 oraz ust. 3) w zakresie zakupu pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów będą miały zastosowanie analogicznie jak w przypadku infrastruktury ładowania lub tankowania: w przypadku konieczności zastosowania procedury w rozumieniu art. 2 pkt 38 rozporządzenia nr 651/2014 zastosowania znajdzie sposób konkurencyjny oraz jasne, przejrzyste i niedyskryminacyjne kryteria wyboru projektów na zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów, natomiast w przypadku braku tej procedury zastosowania znajdzie sposób konkurencyjny (bez dodatkowych kryteriów wyboru projektów) lub sposób niekonkurencyjny.

W § 12 projektu rozporządzenia określono dopuszczalne progi intensywności pomocy na infrastrukturę ładowania lub tankowania. Zgodnie z ust. 1, w przypadku zastosowania procedury konkurencyjnej, o której mowa w § 10 ust. 1 projektu rozporządzenia, może ona wynieść maksymalnie do 100% kosztów kwalifikowalnych. Przepis § 12 ust. 2 projektu rozporządzenia określa alternatywny sposób zastosowania intensywności pomocy inwestycyjnej w przypadku udzielania pomocy bez procedury konkurencyjnej - maksymalna intensywność pomocy wynosi w tej sytuacji 20% kosztów kwalifikowalnych (§ 12 ust. 2 pkt 1) i może zostać zwiększona o 20 punktów procentowych – w przypadku średnich przedsiębiorstw lub 30 punktów procentowych w przypadku mikroprzedsiębiorców i małych przedsiębiorców (§ 12 ust. 2 pkt 2). Dodatkowo maksymalna intensywność pomocy może zostać zwiększona w sytuacji gdy inwestycja jest realizowana na obszarze objętym pomocą (obszary określone w mapie pomocy regionalnej na okres od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2027 r. w zastosowaniu art. 107 ust. 3 lit. a i c TFUE) o odpowiednio 15 punktów procentowych w przypadku obszarów spełniających warunki wskazane w art. 107 ust. 3 lit. a TFUE (zgodnie z obowiązującą mapą pomocy regionalnej do obszarów typu „a” w Polsce zaliczane będą obszary województw: kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, lubuskiego, łódzkiego, małopolskiego, opolskiego, podkarpackiego, podlaskiego, pomorskiego, śląskiego, świętokrzyskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego oraz regionu mazowieckiego regionalnego) albo o 5 punktów procentowych w przypadku obszarów spełniających warunki wskazane w art. 107 ust. 3 lit. c TFUE (zgodnie z obowiązującą mapą pomocy regionalnej do obszarów typu „c” w Polsce zaliczane będą obszary województw: dolnośląskiego i wielkopolskiego oraz region warszawski stołeczny na obszarze gmin: Baranów, Błonie, Dąbrówka, Dobrze, Góra Kalwaria, Grodzisk Mazowiecki, Jadów, Jaktorów, Kałuszyn, Kampinos, Kołbiel, Latowicz, Leoncin, Leszno, Mrozy, Nasielsk, Osieck, Prażmów, Serock, Siennica,

Sobienie-Jeziory, Strachówka, Tarczyn, Tłuszcz, Zakroczym i Żabia Wola) - § 12 ust. 2 pkt 3 projektu rozporządzenia.

W § 13 projektu rozporządzenia określono dopuszczalne progi intensywności pomocy na zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na wyposażenie pojazdów. Zgodnie z ust. 1, w przypadku zastosowania procedury konkurencyjnej, o której mowa w § 11 ust. 1 projektu rozporządzenia, może ona wynieść maksymalnie do 100% kosztów kwalifikowalnych zakupu lub leasingu pojazdów bezemisyjnych lub wyposażenia pojazdów oraz do 80% kosztów kwalifikowalnych zakupu lub leasingu pojazdów ekologicznie czystych lub wyposażenia pojazdów. Przepis § 13 ust. 2 projektu rozporządzenia określa alternatywny sposób zastosowania intensywności pomocy inwestycyjnej w przypadku udzielania pomocy bez procedury konkurencyjnej - maksymalna intensywność pomocy wynosi w tej sytuacji 20% kosztów kwalifikowalnych (§ 13 ust. 2 pkt 1) i może zostać zwiększona o 10 punktów procentowych – w przypadku pojazdów bezemisyjnych oraz o 20 punktów procentowych – w przypadku średnich przedsiębiorstw lub o 30 punktów procentowych w przypadku mikroprzedsiębiorców i małych przedsiębiorców (§ 13 ust. 2 pkt 2). Natomiast maksymalna intensywność pomocy w przypadku zamówienia publicznego na świadczenie publicznych usług transportu pasażerskiego wynosi do 40% kosztów kwalifikowalnych i może zostać zwiększona o 10 punktów procentowych w przypadku pomocy udzielanej dla pojazdów bezemisyjnych (§ 13 ust. 3).

W § 14 projektu rozporządzenia określono dopuszczalne progi intensywności pomocy w przypadku pomocy na badania i usługi doradcze dotyczące ochrony środowiska i kwestii energetycznych. Zgodnie z projektowanym § 11 pkt 1 może ona wynieść maksymalnie 60% kosztów kwalifikowalnych (art. 49 ust. 3 rozporządzenia nr 651/2014), przy czym, zgodnie z projektowanym § 11 pkt 2 może ona ulec zwiększeniu w przypadku mikroprzedsiębiorcy i małego przedsiębiorcy o 20 punktów procentowych, a w przypadku średniego przedsiębiorcy o 10 punktów procentowych (art. 49 ust. 4 rozporządzenia nr 651/2014).

W projektowanym rozporządzeniu w przypadku dodatkowych bonusów zastosowany jest tryb fakultatywny w zakresie ich wprowadzania. Wynika to z faktu, iż Komisja Europejska w rozporządzeniu nr 651/2014 również stosuje taki tryb dla wprowadzania tego rodzaju bonusów do intensywności pomocy, pozostawiając tym samym dowolność dla państw członkowskich, a następnie instytucji udzielających wsparcia do ich zastosowania. To ostatecznie instytucje udzielające wsparcia w ogłaszanych konkursach mogą zdecydować, czy chcą obligatoryjnie zwiększać intensywność pomocy wynikającą ze wskazanych bonusów.

W § 15 projektu rozporządzenia określono, iż do obliczania intensywności oraz wartości pomocy i kosztów kwalifikowalnych stosuje się art. 7 ust. 1-3 rozporządzenia nr 651/2014. Wskazany przepis zakłada konieczność stosowania do obliczania wartości pomocy i kosztów kwalifikowalnych kwot przed potrąceniem podatku lub innych opłat. Przy obliczaniu intensywności i kosztów kwalifikowalnych podatek VAT naliczony od kosztów lub wydatków kwalifikowalnych, który podlega zwrotowi zgodnie z mającym zastosowanie krajowym prawem podatkowym, nie jest brany pod uwagę. Dodatkowo, koszty kwalifikowalne powinny być udokumentowane w sposób jasny, szczegółowy i aktualny, a w przypadku pomocy udzielonej w innych formach niż dotacja, powinien zostać obliczony ekwiwalent dotacji brutto.

Dodatkowo, odesłanie do art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 651/2014 wskazuje na konieczność dyskontowania kwoty pomocy oraz wartości kosztów kwalifikowalnych w sytuacji, gdy pomoc jest wypłacana w ratach.

Projektowany § 16 wskazuje, iż pomoc udzielana na podstawie rozporządzenia podlega kumulacji z inną pomocą na zasadach określonych w art. 8 rozporządzenia nr 651/2014, który w sposób całościowy i wyczerpujący reguluje materię w tym zakresie.

Przepis § 17 projektu rozporządzenia dotyczy obowiązku indywidualnej notyfikacji Komisji Europejskiej pomocy, której udzielenie wiąże się z wyższym ryzykiem zakłócenia konkurencji. Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. sb rozporządzenia nr 651/2014, w przypadku pomocy na infrastrukturę ładowania lub tankowania, obowiązek zgłoszenia dotyczy pomocy o wartości przekraczającej 30 mln euro na jedno przedsiębiorstwo i na jeden projekt inwestycyjny, a w przypadku programów – średni roczny budżet w wysokości 300 mln euro (pkt 1). Natomiast zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. s rozporządzenia nr 651/2014 w przypadku pomocy inwestycyjnej zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych, na wyposażenie pojazdów oraz pomocy na badania i usługi doradcze dotyczące ochrony środowiska i kwestii energetycznych obowiązek zgłoszenia dotyczy pomocy o wartości przekraczającej 30 mln euro na jedno przedsiębiorstwo i na jeden projekt inwestycyjny (pkt 2).

W § 18 projektu rozporządzenia uregulowano kwestie związane z efektem zachęty. Zgodnie z treścią przepisu, warunkiem udzielenia pomocy przedsiębiorcy jest złożenie wniosku o udzielenie pomocy, zwanego dalej „wnioskiem”, zgodnie z art. 6 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 651/2014, czyli przed rozpoczęciem prac w rozumieniu art. 2 pkt 23 rozporządzenia nr 651/2014, tzn. przed rozpoczęciem robót budowlanych związanych z inwestycją lub pierwszym prawnie wiążącym zobowiązaniem do zamówienia urządzeń lub innym zobowiązaniem, które sprawia, że inwestycja staje się nieodwracalna. W przypadku pomocy na badania i usługi doradcze dotyczące ochrony środowiska i kwestii energetycznych, efekt zachęty zostanie uznany za spełniony, jeżeli przedsiębiorca złoży wniosek przed powstaniem pierwszego zobowiązania do zakupu tych badań lub usług doradczych.

W § 19 projektu rozporządzenia uregulowano kwestie związane z trybem udzielenia pomocy, w zakresie składania wniosku, jego treści, jak również obowiązków podmiotu udzielającego pomocy w zakresie jego oceny. W ust. 1 wskazano, że przedsiębiorca składa wniosek do podmiotu udzielającego pomocy. W ust. 2 określono katalog informacji, jakie powinien zawierać wniosek, poprzez odwołanie do listy elementów, wskazanych w art. 6 ust. 2 zdanie drugie rozporządzenia nr 651/2014. W pkt 2 wskazano, że wniosek może zawierać również inne informacje wskazane przez podmiot udzielający pomocy, niezbędne do dokonania oceny wniosku. Zaproponowane rozwiązanie jest konsekwencją faktu, iż program pomocowy jest przewidziany jako podstawa prawna udzielania pomocy w ramach wszystkich 16 RP, w bardzo szerokim zakresie i nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie w projektowanym rozporządzeniu, jakiego rodzaju informacje mogą być potrzebne do ocenienia poszczególnych wniosków. W ust. 3 wskazano, że do wniosku przedsiębiorca załącza dokumenty przygotowane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 37 ust. 6 *ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej Dz. U. z 2023 r. poz. 702*), które są niezbędne m.in. do weryfikacji spełnienia warunków dotyczących kumulacji pomocy. Natomiast w

ust. 4 uregulowano kwestię związaną z ostatnim elementem w ramach trybu udzielania pomocy – podpisaniem umowy albo porozumienia, o którym mowa w art. 2 pkt 32 lit. b ustawy, albo podjęciem decyzji o dofinansowaniu projektu w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy. Redakcja przepisu, nieprecyzująca rodzaju umowy, odpowiada normie zawartej w § 5 rozporządzenia, zgodnie z którą podmiotami udzielającymi pomocy, poza instytucjami zarządzającymi, instytucjami pośredniczącymi oraz instytucjami wdrażającymi, które bezpośrednio udzielają pomocy przedsiębiorcy na podstawie umowy o dofinansowanie, są także podmioty wdrażające instrument finansowy, które nie są stroną umowy zdefiniowanej w art. 2 pkt 32 lit. a ustawy. Poza udzielaniem pomocy na podstawie umowy o dofinansowanie projektu możliwe będzie zatem udzielanie pomocy na podstawie umowy zawartej między przedsiębiorcą a podmiotem wdrażającym instrument finansowy. Pomoc może być także udzielona przedsiębiorcy na podstawie decyzji o dofinansowaniu projektu.

W § 20 projektu rozporządzenia określono okres udzielania pomocy na podstawie projektowanego rozporządzenia. Termin ten jest spójny z unijnym prawem w zakresie pomocy państwa. Zgodnie z art. 58 ust. 4 rozporządzenia nr 651/2014, programy pomocy inne niż programy pomocy na finansowanie ryzyka, wyłączone na mocy tego rozporządzenia obowiązują przez sześciomiesięczny okres dostosowawczy po zakończeniu obowiązywania tego rozporządzenia. Zgodnie z art. 59 rozporządzenia nr 651/2014 rozporządzenie stosuje się do dnia 31 grudnia 2026 r., a więc wydane na jego podstawie akty prawa krajowego mogą obowiązywać do dnia 30 czerwca 2027 r.

W § 21 określono termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Proponuje się, żeby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597)* i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie *ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej*. Projektowane rozporządzenie jest zgodne z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie. Zgodnie z art. 11 ust. 1 lit. a rozporządzenia nr 651/2014 konieczne będzie przekazanie Komisji Europejskiej, w terminie 20 dni roboczych od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, skróconych informacji na temat przedmiotowego programu pomocowego.

Projekt nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Pan Marcin Horała, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Justyna Grucelska-Zenc 22 273 85 64</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>24-10-2023</p> <p>Źródło:</p> <p>Art. 30 ust. 4 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. poz. 1079)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej: 91</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Brak podstawy prawnej w prawie krajowym do udzielania pomocy publicznej na inwestycje w infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów oraz pomocy na badania i usługi doradcze w zakresie ochrony środowiska i kwestii energetycznych w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027, o której mowa odpowiednio w art. 36a. 36b oraz w art. 49 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 651/2014”. Regionalne programy zakładają wydatkowanie znaczących środków na wsparcie tego typu projektów, przy czym w wielu przypadkach wiązać się to będzie koniecznością udzielania pomocy publicznej.

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

Zapewnienie podstawy prawnej do udzielania pomocy publicznej na inwestycje w infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów oraz pomocy na badania i usługi doradcze w zakresie ochrony środowiska i kwestii energetycznych w ramach 16 regionalnych programów na lata 2021–2027 na podstawie rozporządzenia nr 651/2014 umożliwi udzielanie pomocy przedsiębiorcom (tj. podmiotom, które prowadzą działalność gospodarczą w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej) bez konieczności jej notyfikacji Komisji Europejskiej. Pomoc będzie udzielana w formie dotacji, dotacji na spłatę odsetek lub pożyczki. Wprowadzenie przedmiotowej regulacji będzie stanowiło jeden z elementów wdrażania regionalnych programów na lata 2021–2027. Programy te, ze względu na bezprecedensową skalę finansowania, stanowią jeden z najsilniejszych bodźców rozwojowych dla polskich regionów. Pomoc udzielana na podstawie projektowanej regulacji umożliwi efektywne wykorzystanie środków przeznaczonych na cele rozwojowe w regionach podczas nowego, siedmioletniego okresu programowania. Szczegółowe regulacje dotyczące warunków ubiegania się o pomoc, takie jak ocena oraz wymogi formalne i merytoryczne w zakresie ubiegania się o pomoc, a także przebieg procesu rozpatrywania wniosków o pomoc zostaną szczegółowo określone w zasadach naboru wniosków.

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

Wymóg zapewnienia zgodności krajowych programów pomocowych niepodlegających notyfikacji Komisji Europejskiej (KE) z rozporządzeniem nr 651/2014 jest jednolity dla wszystkich krajów członkowskich.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy	Przedsiębiorcy na terenie całego kraju (poza sektorami wyłączonymi rozporządzeniem)	Sprawozdawczość regionalnych programów	Umożliwienie otrzymania pomocy publicznej przez przedsiębiorców realizujących inwestycje w infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów oraz pomocy na

			badania i usługi doradcze w zakresie ochrony środowiska i kwestii energetycznych.
Podmioty udzielające pomocy (instytucje zarządzające, instytucje pośredniczące, instytucje wdrażające oraz podmioty wdrażające instrument finansowy)	W zależności od przyjętych rozwiązań	Regionalne programy oraz sprawozdawczość regionalnych programów	Umożliwienie udzielania pomocy inwestycyjnej w infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów oraz pomocy na badania i usługi doradcze w zakresie ochrony środowiska i kwestii energetycznych
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			

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

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany w ramach konsultacji publicznych - instytucjom zarządzającym regionalnymi programami oraz reprezentatywnym przedstawicielom organizacji społeczno-gospodarczych. Projekt rozporządzenia zostanie również przedstawiony do opinii Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. 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													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Zasadniczym źródłem finansowania pomocy udzielonej na podstawie projektowanego rozporządzenia będą środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Źródłem finansowania mogą być również środki Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji. W niektórych sytuacjach nie da się wykluczyć finansowania pewnej części pomocy z budżetu państwa, jednakże przypadki takie będą stanowiły wyjątek. Ewentualne wydatki z budżetu państwa będą zawierały się w limicie wydatków właściwych dysponentów części budżetowych przewidzianych corocznie w ustawie budżetowej, bez generowania dodatkowych wydatków budżetu państwa. Indykatywny budżet programu wynosi ok. 891 mln PLN do dnia 30 czerwca 2027 r.
---------------------	---

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Pomoc udzielana na warunkach i w trybie określonym w projektowanym rozporządzeniu będzie finansowana ze środków regionalnych programów, zgodnie z przyjętymi zasadami przepływów finansowych w ramach perspektywy finansowej 2021–2027.</p> <p>W związku z faktem, że tempo wykorzystywania środków (udzielania pomocy) uzależnione będzie od harmonogramów konkursów organizowanych w ramach poszczególnych regionalnych programów, nie jest możliwe określenie, jakie kwoty pomocy będą przypadają na poszczególne lata obowiązywania programu.</p>
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
		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							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Pomoc udzielana w ramach niniejszego rozporządzenia będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki ze względu na podniesienie konkurencyjności przedsiębiorców.</p> <p>Dzięki wprowadzeniu przedmiotowych przepisów przedsiębiorcy będą mieli zapewnioną możliwość otrzymywania pomocy do dnia 30 czerwca 2027 r.</p>						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Pomoc udzielana w ramach niniejszego rozporządzenia będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki ze względu na podniesienie konkurencyjności przedsiębiorców.</p> <p>Dzięki wprowadzeniu przedmiotowych przepisów przedsiębiorcy będą mieli zapewnioną możliwość otrzymywania pomocy do dnia 30 czerwca 2027 r.</p>						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Utrzymanie zatrudnienia w gospodarce narodowej.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie może mieć pozytywny wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i starszych.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Projektowane rozporządzenie nie wprowadza żadnych dodatkowych obciążeń regulacyjnych.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Przyjęcie regulacji wpłynie pozytywnie na rynek pracy w wyniku wsparcia inwestycji w infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów. Celem udzielenia pomocy jest wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego regionu, a przez to poprawa jego sytuacji gospodarczej i społecznej m.in. poprzez zwiększenie zatrudnienia i rozwój przedsiębiorczości w regionie.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Udzielanie pomocy na inwestycje w infrastrukturę ładowania lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów przez przedsiębiorców w ramach regionalnych programów przyczyni się do maksymalizacji wydatkowania środków przeznaczonych na realizację działań wynikających z dokumentów programowych regionalnych programów na lata 2021–2027. Celem udzielenia pomocy jest wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego regionu, a przez to poprawa jego sytuacji gospodarczej i społecznej m.in. przez zwiększenie zatrudnienia i rozwój przedsiębiorczości w regionie.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Efekty projektu zostaną zbadane przy pomocy ewaluacji ex-post w ramach poszczególnych regionalnych programów. Zastosowanie będą miały mierniki w postaci osiągniętych wskaźników monitoringowych.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Nie dotyczy	