|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 oraz Ministerstwem Rozwoju, Pracy i Technologii  **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** 11.02.2021 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. trudności w instalacji punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych; 3. zbyt wąski zakres uprawnień kontrolnych inspektorów Urzędu Dozoru Technicznego (UDT) oraz rozszerzanie uprawnień Transportowego Dozoru Technicznego (TDT); 4. 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; 5. brak kompleksowej regulacji w zakresie amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych; 6. brak regulacji związanych z rozwojem infrastruktury tankowania wodorem; 7. konieczność wdrożenia przepisów niżej wskazanych dyrektyw.   2. Projekt w zakresie swojej regulacji wdraża przepisy następujących dyrektyw:   1. 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). Przepisy przedmiotowej dyrektywy 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 swoim zakresem także 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.   1. dyrektywy 2019/944 UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej (dalej: Dyrektywa 2019/944). Dyrektywa ta 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, na jakich, w drodze wyjątku, który może wprowadzić państwo członkowskie, operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może być właścicielem stacji ładowania pojazdów oraz prowadzić działalność obejmującą takie stacje. 2. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/844 z dnia 30 maja 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków i dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (dalej: Dyrektywa 2018/844). Przepisy przedmiotowej dyrektywy mają zastosowanie do nowych budynków oraz budynków poddawanych przebudowie albo remontom budynków niemieszkalnych i mieszkalnych mających więcej niż 10 miejsc parkingowych, jak również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych. Zgodnie z art. 8 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, zwanej dalej „dyrektywą 2010/31/UE”, w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków niemieszkalnych i budynków niemieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, mających więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1, z późn. zm.), wraz z infrastrukturą kanałową na przewody elektryczne, na co najmniej jednym na pięć miejsc parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych. Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 5 dyrektywy 2010/31/UE, w brzmieniu nadanym dyrektywą 2018/844, w odniesieniu do nowych budynków mieszkalnych i budynków mieszkalnych poddawanych ważniejszym renowacjom, do których należy więcej niż dziesięć miejsc parkingowych, państwa członkowskie zapewniają instalację infrastruktury kanałowej na przewody elektryczne na wszystkich miejscach parkingowych, aby umożliwić zainstalowanie w późniejszym czasie punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych. Wymagania dyrektywy 2010/31/UE dotyczą również niemieszkalnych budynków istniejących, w których jest więcej niż 20 miejsc parkingowych co do których państwa członkowskie określają wymagania dotyczące instalowania minimalnej liczby punktów ładowania – obowiązujące od 1.01.2025 r. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. W projektowanych przepisach zaproponowane zostały wymienione poniżej narzędzia, po wprowadzeniu których spodziewany jest szybszy rozwój elektromobilności oraz ekologicznego transportu, w wyniku stworzenia bodźców dla branży oraz obywateli:   1. na bazie dotychczasowych doświadczeń proponuje się wprowadzenie przepisów doprecyzowujących zasady tworzenia stref czystego transportu. Mają one na celu m.in. wprowadzenie obowiązku tworzenia stref w miastach liczących powyżej 100 000 tys. mieszkańców w przypadku przekroczenia dopuszczalnych norm emisji NO2 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. Jednocześnie, projektowane zmiany maja na celu uelastycznienie przepisów w tym zakresie i pozostawienie większej niż dotychczas możliwości ich kształtowania gminom, które najlepiej znają lokalne potrzeby w tym zakresie; 2. 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. Dodano także przepisy nakładające obowiązek 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. Zakłada się, że projektowane przepisy ułatwią w znaczący sposób montaż punktów ładowania na wniosek mieszkańców danego budynku. Działania te przyczynią 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 rozwiązaniem 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; 3. rozszerzenie uprawnień posiadanych przez inspektorów UDT oraz TDT o możliwość przeprowadzania kontroli doraźnych. Uprawnienia kontrolne dla UDT oraz TDT 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. Dodatkowo, w związku z wprowadzeniem regulacji dotyczących stacji wodoru, w projekt zawiera przepisy regulujące kwestię kontroli tych instalacji przez UDT i TDT, analogicznie jak w przypadku stacji ładowania oraz stacji gazu ziemnego; 4. 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; 5. proponowane przepisy wprowadzają obowiązek uzyskiwania indywidualnych kodów identyfikacyjnych dla operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania i dostawców usługi ładowania, operatorów stacji gazu ziemnego i operatorów stacji wodoru oraz doprecyzowują zasady funkcjonowania rejestru (EIPA). 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; 6. 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; 7. wprowadzono do ustawy pojęcia i regulacje mające na celu rozwój infrastruktury tankowania wodoru   2. Rozwiązania w zakresie implementowanych dyrektyw:   1. Dyrektywa 2019/1161/UE   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 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. W związku z tym, w projekcie zaproponowano rozwiązania polegające, 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;  Należy zwrócić uwagę, że aby zrealizować krajowe zobowiązania na rzecz redukcji emisji w zakresie, m.in. NOx i pyłów, konieczne jest wprowadzenie dodatkowych działań w sektorze szeroko rozumianego transportu, a w szczególności transportu drogowego, który odpowiada za znaczną ilość emisji tlenków azotu i pyłu. Proponowana zmiana jest zgodna z dotychczasową polityką Rządu RP w zakresie zarówno rozwoju elektromobilności, ale także założeniami w zakresie zmniejszania poziomu zanieczyszczenia powietrza w Polsce.  2) Dyrektywa 2019/944  Projekt wdraża to krajowego porządku prawnego art. 33 przedmiotowej dyrektywy określający zakres działań jakie operator systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego może podejmować w zakresie funkcjonowania punktów ładowania (w systematyce pojęciowej ustawy – ogólnodostępnych stacji ładowania). Zgodnie z dyrektywą, OSDe, co do zasady, nie mogą być właścicielami, tworzyć ani obsługiwać punktów ładowania pojazdów elektrycznych, ani zarządzać takimi punktami, z wyjątkiem przypadków gdy operatorzy systemów dystrybucyjnych są właścicielami prywatnych punktów ładowania wyłącznie na własny użytek. Ponadto, dyrektywa stanowi, że państwo członkowskie może, pod ściśle określonymi warunkami pozwolić tym podmiotom na prowadzenie przedmiotowych działalności jednakże zobowiązuje wówczas państwa członkowskie do podejmowania działań mających na celu stopniowe wycofywanie się OSDe z tego rynku. Mając na uwadze powyższe, jak również zasady niełączenia działalności przez operatorów określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – prawo energetyczne, w projekcie zaproponowano następujące rozwiązania:   * wprowadzono dla OSDe wyraźny zakaz bycia właścicielem lub operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania, jak również dostawcą usługi ładowania na takiej stacji (zastosowana terminologia odwołująca się do dostawcy i operaotra odpowiada zakresowi czynności wskazanemu w dyrektywie), * w ograniczonym stopniu zdecydowano się na wprowadzenie wyjątku dopuszczanego przez dyrektywę, mianowicie, po spełnieniu określonych w ustawie warunków OSDe będzie mógł być właścicielem stacji ładowania, przy czym, wyjątek dotyczy wyłącznie stacji istniejących, spod zakazu nie jest wyłączona budowa nowych stacji (która kwalifikowałaby OSDe jako operatora), * określono zasady stopniowego wycofywania się OSDe z rynku stacji ładowania;   3) Dyrektywa 2018/844  Proponowana w tym zakresie zmiana ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, polega na dodaniu art. 12c, który to przepis określa wymagania spójne z wymaganiami określonymi w art. 8 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, nadanym brzmieniem dyrektywy 2018/844.  Mając na uwadze zakres przedmiotowy ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w opinii projektodawcy, dodanie przepisów dotyczących wymagań stawianych budynkom w zakresie rozwoju infrastruktury niezbędnej na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych stanowić będzie spójne i kompleksowe podejście do przedmiotowego tematu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 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.  W zakresie implementacji aktów prawa UE kraje członkowskie UE są na zbliżonym poziomie wdrażania przepisów ww. dyrektyw i w związku z tym nie przeprowadzano analizy prawno-porównawczej w odniesieniu do krajów członkowskich UE. Projektowana ustawa ma charakter wdrażający przepisy prawa Unii Europejskiej do prawa krajowego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | |
| Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania wodoru do celów napędowych | | | | 5 | | | | | Dane własne | | | | | | | | | | * Powstanie lub rozszerzenie zakresu działalności firm o usługi w zakresie tankowania wodoru do pojazdów | | | | | | | | | |
| Jednostki samorządu terytorialnego | | | | Powyżej 100 tys. mieszkańców | | | | |  | | | | | | | | | | Obowiązek ustanowienia strefy czystego transportu na terenie miasta w przypadku przekroczenia dopuszczalnego poziomu emisji NO2 | | | | | | | | | |
| Minister właściwy do spraw transportu | | | | 1 | | | | |  | | | | | | | | | | Konieczność przygotowania sprawozdania dla Komisji Europejskiej w zakresie poziomów | | | | | | | | | |
| Prezes UDT oraz Dyrektor TDT i inspektorzy | | | | 2 | | | | |  | | | | | | | | | | Nowe obowiązki w zakresie kontroli stacji ładowania pojazdów, stacji gazu ziemnego oraz stacji wodoru | | | | | | | | | |
| Prezes URE | | | | 1 | | | | |  | | | | | | | | | | Nowe obowiązki w zakresie udziału w procedurze sprzedaży ogólnodostępnych stacji ładowania, których właścicielem są operatorzy systemów dystrybucyjnych | | | | | | | | | |
| Główny Inspektor Ochrony Środowiska | | | | 1 | | | | |  | | | | | | | | | | Poszerzenie obowiązków informacyjnych w zakresie norm emisji o obowiązek informowania gmin o przekroczeniu na ich obszarze dopuszczalnego poziomu stężenia średniorocznego poziomu zanieczyszczeń dwutlenkiem azotu NO2 | | | | | | | | | |
| OSDe | | | | 4 | | | | |  | | | | | | | | | | - Konieczność przeprowadzania przetargów na wyłonienie operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania.  - Zmiana zasad wydawania warunków przyłączenia dla infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i ogólnodostępnej stacji ładowania obejmującej wyłącznie punkty ładowania o dużej mocy | | | | | | | | | |
| Operatorzy stacji ładowania | | | | 20 | | | | |  | | | | | | | | | | Konieczność uzyskiwania kodów identyfikacji | | | | | | | | | |
| Właściciele lub zarządcy budynków zobowiązani do montażu infrastruktury przeznaczonej na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych | | | | ok. 26000/rocznie (na podstawie liczby budynków wielorodzinnych oraz budynków niemieszkalnych oddawanych do użytkowania w 2019r. | | | | | GUS Budownictwo 2019 | | | | | | | | | | Montaż infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów elektrycznych | | | | | | | | | |
| Projektanci | | | | 115316 | | | | | Polska Izba Inżynierów Budownictwa | | | | | | | | | | Konieczność uwzględnienia zapisów ustawy wprowadzanej regulacji | | | | | | | | | |
| Inwestorzy (w tym deweloperzy i inwestorzy indywidualni) | | | | ok. 201 517 pozwoleń na budowę  ok. 27 181 przyjętych zgłoszeń  ok. 192 883 obiektów oddanych do użytkowania | | | | | Główny Urząd Nadzoru Budowlanego (Ruch budowlany 2019 r.) | | | | | | | | | | Konieczność uwzględnienia w realizacji zamierzeń budowlanych | | | | | | | | | |
| 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, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.  Projekt został przekazany do konsultacji publicznych (21 dni) do następujących podmiotów:   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 został 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 został 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 został przekazany do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Z uwagi na wniosek KWRiST, aby został jej przedłożony projekt uzgodniony na późniejszym etapie, projekt zostanie skierowany ponownie do KWRiST przed skierowaniem do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.  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** | | | **0,2** | | | **0,4** | | **0,5** | | | **0,6** | | **-2** | | **657** | **1 317** | | | | **1 976** | | | **2 636** | **3 297** | | **3 297** | **13 180** | | |
| budżet państwa | | |  | | |  | |  | | |  | | -2 | | 657 | 1 317 | | | | 1 976 | | | 2 636 | 3 297 | | 3 297 | 13 178 | | |
| Urząd Dozoru Technicznego | | | 0,2 | | | 0,4 | | 0,5 | | | 0,6 | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  | 1,7 | | |
| jednostki samorządu terytorialnego | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| **Wydatki ogółem** | | | **89** | | | **89** | | **89** | | | **89** | | **0** | | **0** | **0** | | | | **0** | | | **0** | **0** | | **0** | **356** | | |
| budżet państwa | | | 9 | | | 9 | | 9 | | | 9 | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  | 36 | | |
| Urząd Dozoru Technicznego | | | 0,3 | | | 0,3 | | 0,3 | | | 0,3 | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  | 1,2 | | |
| jednostki samorządu terytorialnego | | | 80 | | | 80 | | 80 | | | 80 | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  | 320 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| **Saldo ogółem** | | | **-89** | | | **-89** | | **-89** | | | **-88** | | **-2** | | **657** | **1 317** | | | | **1 976** | | | **2 636** | **3 297** | | **3 297** | **12 824** | | |
| budżet państwa | | | -9 | | | -9 | | -9 | | | -9 | | -2 | | 657 | 1 317 | | | | 1 976 | | | 2 636 | 3 297 | | 3 297 | 13 143 | | |
| Urząd Dozoru Technicznego | | | -0,1 | | | 0,1 | | 0,2 | | | 0,3 | | 0 | | 0 | 0 | | | | 0 | | | 0 | 0 | | 0 | 0,5 | | |
| jednostki samorządu terytorialnego | | | -80 | | | -80 | | -80 | | | -80 | | 0 | | 0 | 0 | | | | 0 | | | 0 | 0 | | 0 | -320 | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | | |  | |  | | |  | |  | |  |  | | | |  | | |  |  | |  |  | | |
| Źródła finansowania | | Finansowanie wymiany floty na niskoemisyjną 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.  Przegląd niskoemisyjnych inwestycji w krajowe zasoby budowlane w latach 2014-2019, wskazuje, że dominującą rolę we wspieraniu niskoemisyjnych inwestycji odgrywają środki europejskie (75% wszystkich funduszy publicznych – 11 mld zł). Co warte podkreślenia, ponad 70% funduszy unijnych (9 mld zł) wykorzystane było w latach 2014-2019 na finansowanie inwestycji realizowanych przez sektor publiczny na poziomie krajowym, lokalnym i regionalnym – w tym przede wszystkim termomodernizacji budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych pozostających we własności publicznej. W latach 2015-2019 wartość środków europejskich przekroczyła publiczne finansowanie krajowe ponad pięciokrotnie. Od 2016 roku udział funduszy unijnych w strukturze finansowania systematycznie malał, co bezpośrednio wynikało z rozkładu czasowego konkursów w ramach perspektywy finansowej 2014-2020. W tym okresie malejący udział funduszy europejskich nie został skompensowany wzrostem finansowania pochodzącego ze źródeł krajowych.  W 2019 roku finansowanie z budżetów przedsiębiorstw i gospodarstw domowych oraz banków komercyjnych wyniosło prawie 50% wszystkich inwestycji, natomiast w latach 2014-2018 finansowanie z sektora prywatnego było znacznie niższe i nie przekroczyło 40%. Banki komercyjne były odpowiedzialne średnio za 30% inwestycji. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 będą 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.   1. Obliczenia w zakresie zmiany przepisów dotyczących amortyzacji pojazdów.   W tabeli wskazano wyniki obliczeń. Metodologia wraz z uzasadnieniem w załączniku.   1. 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.   1. Obliczenia w zakresie zmian przepisów dotyczących UDT   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. Kalkulacja dot. dostosowania parkingów budynków niemieszkalnych do potrzeb elektromobilności.   Sektor publiczny charakteryzuje się niskim stopniem wznoszenia nowych budynków – zgodnie z opracowaniem Głównego Urzędu Statystycznego pn. „Efekty działalności budowlanej w 2019 r.” ilość budynków niemieszkalnych użyteczności publicznej tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej oddanych do użytkowania w 2019 r. wyniosła 744 (o łącznej pow. użytkowej 1 092 900m2).  Założenia do obliczeń:  Przy założeniu średniego kosztu ładowarki 10 tys. zł (dane na podstawie rozeznania rynku) koszt ładowarek dla budynków użyteczności publicznej wyniesie 744 x 10 000 = 7 440 000 zł. Koszt infrastruktury kanałowej przyjęto jako 1300 zł na 1 stanowisko postojowe –( dane na podstawie rozeznania rynku,). Założono, ze koszt przy nowobudowanych obiektach jest niższy niż przy budynkach istniejących poddawanych przebudowie. Przyjęto, że na pow. 100m2 przypada 1,1 miejsca postojowego (dane na podstawie -Wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 23 października 2015 r. II SA/Po 601/15 Określenie liczby miejsc postojowych w decyzji o warunkach zabudowy). Powierzchnia budynków nowo wybudowanych w 2019 r. budynków użyt. publicznej (tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej) wyniosła 1 092 900 m2 na podstawie ww. danych GUS.  Pozostałe wyliczenia:  1 092 900 m2/100m2/1,1= 9935,45 stanowisk postojowych.  Biorąc pod uwagę, że na co piątym stanowisku postojowym powinna znaleźć się infrastruktura kanałowa na przewody i kable elektryczne 9935,45/5=1987,09, to  koszt instalacji infrastruktury kanałowej dla 1987,09 stanowisk postojowych wynosi: 2 583 217 rocznie (1300 zł x 1987,09= 2 583 217 zł rocznie).  Co łącznie (koszt ładowarek 7 440 000 zł+ infrastruktury kanałowej 2 583 217 zł) daje koszt w wys. 10 023 217 zł rocznie.  Dodatkowa informacja:  Zgodnie z danymi GUS ilość budynków użyteczności publicznej na przestrzeni lat 2015-2019 charakteryzuje się trendem zmiennym, wyliczono średnią oddawania budynków do użytkowania dla lat 2015-2019, która wynosi: 695,6.  Wyjaśnienie:  Obliczenia dla budynków niemieszkalnych użyteczności publicznej tj. ogólnodostępnych obiektów kulturalnych, budynków o charakterze edukacyjnym, budynków szpitali i zakładów opieki medycznej oraz budynków kultury fizycznej oddanych do użytkowania nie są brane do ogólnej kalkulacji OSR (wpływ na sektor finansów publicznych).Należy wskazać, że wpływ proponowanej zmiany na obciążenia budżetu Państwa, jak również budżety jednostek samorządu terytorialnego jest pomijalny. Należy podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z realizacją całego zamierzenia budowlanego. Koszty te będą niewielką częścią wydatków i będą zawierały się już w wydatkach w niezbędnych do poniesienia w związku z realizacją inwestycji (brak konieczności wykonywania dodatkowych prac) w porównaniu do całkowitych kosztów realizacji inwestycji.   1. Kalkulacja dot. dostosowania parkingów istniejących budynków niemieszkalnych do potrzeb rozwoju elektromobilności.   Zgodnie z tym co powyżej, analogicznie należy wskazać, że wpływ proponowanej zmiany dla budynków mieszkalnych stanowiących własność sektora finansów publicznych, dla których obliczeń nie wykonywano, jest również pomijalny ze względu na jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z realizacją procesu inwestycyjnego. Biorąc pod uwagę małą ilość mieszkań oddawanych do użytkowania, które są jednocześnie własnością sektora finansów publicznych – dane GUS dot. 2019r. (komunalne i społeczno-czynszowe – 4305 mieszkań) ilość ta jest znikoma. Dodatkowo, w budynkach mieszkalnych nie będzie brany pod uwagę punkt ładowania, ponieważ zgodnie z ustawą należy brać pod uwagę wyłącznie projektowanie i budowę w sposób zapewniający instalację kanałów na przewody i kable elektryczne, na wszystkich stanowiskach postojowych, aby umożliwić zainstalowanie na późniejszym etapie punktów ładowania.   1. Kalkulacja dot. dostosowania parkingów wielorodzinnych budynków mieszkalnych do potrzeb elektromobilności.   Na podstawie szacunków własnych opracowanych na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 r. zaktualizowanych o dane dot. nowych budynków oddanych do użytku w latach 2012-2019) oraz Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii (Krajowe zbiorcze zestawienie danych dotyczących budynków wg stanu na dzień 1 stycznia 2020 r.) przyjęto, że istniejących budynków użyteczności publicznej jest 420 000.  Na podstawie szacunków własnych przyjęto, że 10% istniejących budynków użyteczności publicznej jest jednocześnie własnością podmiotów budżetu Państwa(tj. 10% z 420 000= 42 000), z czego połowa posiada liczbę stanowisk postojowych powyżej 20 (50% z 420 000 = 21 000).  Szacunkowa liczba budynków użyteczności publicznej stanowiących własność podmiotów budżetu państwa, w których jest powyżej 20 stanowisk postojowych to 21 000.  Średnia powierzchnia budynków istniejących niemieszkalnych stanowiących własność użyteczności publicznej stanowi 1900 m2 (na podstawie opracowania ITB „Analiza wymagań techniczno – budowlanych dotyczących ochrony cieplnej budynków, celem ustalenia minimalnych wymagań w zakresie charakterystyki energetycznej i przedstawienia propozycji zmian zgodnie Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z 19 maja 2010r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków).  Założenia do wyliczenia:  Przy założeniu średniego kosztu ładowarki 10 tys. zł (dane na podstawie rozeznania rynku) koszt ładowarek dla budynków użyteczności publicznej wyniesie 21 000 x 10 000 = 210 000 000 zł. Koszt infrastruktury kanałowej to 2 000 zł na 1 stanowisko postojowe – (dane na podstawie rozeznania rynku). Założono, ze koszt przy budynkach istniejących poddawanych przebudowie będzie wyższy niż przy nowobudowanych obiektach Przyjęto że na pow. 100 m2 przypada 1,1 miejsca postojowego (Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 23 października 2015 r. II SA/Po 601/15 Określenie liczby miejsc postojowych w decyzji o warunkach zabudowy).  Pozostałe wyliczenia:  Koszt dostosowania istniejących budynków niemieszkalnych użyteczności publicznej do dnia 01.01.2025 r.:  21 000 (liczba istn. bud użyt. publ.) x 1900m2 (średnia pow.) = 39 900 000m2  39 900 000 m2/100m2/1,1= 362 727 stanowisk postojowych.  Biorąc pod uwagę, że na co piątym miejscu postojowym powinna znaleźć się infrastruktura kanałowa na przewody i kable elektryczne 362 727/5=72 545.  Koszt instalacji infrastruktury kanałowej dla 72 545 stanowisk postojowych wynosi: 2 000 zł x 72 545= 145 090 000 zł.  Co łącznie (koszt ładowarek 210 000 000 zł+ infrastruktury kanałowej 145 090 000 zł) daje koszt w wys. 355 090 000 zł.  Biorąc pod uwagę, że termin na dostosowanie budynków określono do dnia 01.01.2025 kwotę te należy podzielić na 4 lata, co daje: rocznie ok. 88 772 500 zł.  Należy jednocześnie podkreślić jednorazowy charakter przedmiotowego wydatku, ponoszonego w związku z dostosowaniem tych budynków do obowiązujących wymogów.  Przyjęto, że podział kosztów wpływu na sektor finansów publicznych wynosi  10% dla budżetu Państwa oraz 90% dla budżetów jst. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 oraz zwiększenie liczby pojazdów niskoemisyjnych.  Wprowadzenie projektowanych regulacji może mieć wpływ na: wzrost innowacyjności przedsiębiorstw oraz zwiększenie popytu na rozwiązania  z obszaru infrastruktury na potrzeby elektromobilności. Jednocześnie budynki zajmowane przez przedsiębiorstwa w określonych sytuacjach będą musiały spełnić nowe wymogi.  Projektowane rozwiązania nie wpłyną na zwiększenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów - kosztów związanych bezpośrednio z jego użytkowaniem. W przypadku przepisów dotyczących stref czystego transportu konieczne będzie poniesienie opłaty za wjazd na teren strefy, jednakże obecna konstrukcja przepisów oraz uzależnienie kształtu i zasad funkcjonowania strefy od decyzji samorządów uniemożliwia oszacowanie skutków finansowych dla sektora finansów publicznych oraz wpływu na koszty eksploatacyjne pojazdów. Wprowadzane w projekcie opłaty związane z nadawaniem numerów identyfikacyjnych stacjom ładowania w systemie EIPA, nie powinny wpłynąć na koszty ładowania ponoszone przez użytkowników rynku. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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.  Wprowadzenie projektowanych regulacji może mieć wpływ na: wzrost innowacyjności przedsiębiorstw oraz zwiększenie popytu na rozwiązania  z obszaru infrastruktury na potrzeby elektromobilności. Jednocześnie budynki zajmowane przez przedsiębiorstwa w określonych sytuacjach będą musiały spełnić nowe wymogi.  Projektowane rozwiązania nie wpłyną na zwiększenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów - kosztów związanych bezpośrednio z jego użytkowaniem. W przypadku przepisów dotyczących stref czystego transportu konieczne będzie poniesienie opłaty za wjazd na teren strefy, jednakże obecna konstrukcja przepisów oraz uzależnienie kształtu i zasad funkcjonowania strefy od decyzji samorządów uniemożliwia oszacowanie skutków finansowych dla sektora finansów publicznych oraz wpływu na koszty eksploatacyjne pojazdów. Wprowadzane w projekcie opłaty związane z nadawaniem numerów identyfikacyjnych stacjom ładowania w systemie EIPA, nie powinny wpłynąć na koszty ładowania ponoszone przez użytkowników rynku. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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.  Należy zwrócić uwagę, że nowa regulacja poprzez wprowadzenie obowiązków w zakresie montażu infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów elektrycznych może przełożyć się na wzrost kosztu budowy lub eksploatacji budynku.  Jednocześnie podkreślić należy, że biorąc pod uwagę szybki rozwój tej części sektora przemysłowego, związane z tym upowszechnienie przedmiotowych rozwiązań (co łączyć należy z obniżeniem cen tychże rozwiązań) oraz obecne koszty budowy nowych budynków (oraz eksploatacji obecnych) wprowadzenie przedmiotowych regulacji nie będzie stanowić nadmiernego obciążenia finansowego dla inwestorów i użytkowników budynków. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 instalację 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. Rozszerzenie zakresu kontroli przeprowadzanych przez UDT i TDT.  UDT oraz TDT będzie mógł przeprowadzać kontrole doraźne w przypadku podejrzenia wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, z uwagi na awarie lub uszkodzenia powstałe w trakcie eksploatacji stacji oraz punktów ładowania.  5. 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, z wyjątkiem:  a) art. 1 pkt 21 i 22, które wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.;  b) art. 1 pkt 23, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r.;  c) art. 3 pkt 2 i art. 4 pkt 2, 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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |