

Biała Księga **Nowej Mobilności**

Postulaty legislacyjne



Geneza projektu

Doceniając sukcesy rynku nowej mobilności w Polsce, jako największa polska organizacja branżowa działająca w tym obszarze, dostrzegamy zarazem bariery, które znacznie spowalniają jego rozwój

Wyszliśmy z założenia, że na drodze do likwidacji tych barier, pierwszym krokiem powinno być ich prawidłowe zidentyfikowanie



Powinno się tego dokonać z **zaangażowaniem podmiotów z całego łańcucha nowej mobilności w Polsce**, tj. tych, których bezpośrednio i pośrednio dotyczą przyjęte rozwiązania

Przebieg prac



Partnerzy



- Producenci pojazdów i komponentów
- Operatorzy stacji ładowania
- Producenci infrastruktury ładowania
- Ekosystem infrastruktury
- Producenci baterii i komponentów
- Instytucje finansowe
- Nowa mobilność/ współdzielenie
- Logistyka/Retail
- Energetyka
- Kancelarie prawne i consultingowe
- Deweloperzy

Projekt w liczbach



250+

Partnerów
zaangażowanych
w projekt



10

współpracujących
kancelarii prawnych
i firm doradczych



1000+

godzin pracy



120+

postulatów zmian
legislacyjnych

Harmonogram realizacji projektu

Zrealizowane działania



Obszary projektu

Biała Księga Nowej Mobilności

zakłada eliminację barier oraz wzmocnienie rynku poprzez wprowadzenie rekomendowanych rozwiązań w następujących obszarach

1

**Infrastruktura
ogólnodostępna**

2

**Infrastruktura
budynkowa
i badania
techniczne stacji
ładowania**

3

**Podatki
i taryfy**

4

**Strefy
Czystego
Transportu**

5

**Transport
ciężki (eHDV)**

6

**Implementacja
Dyrektywy RED II
– Carbon Credits**

7

**Strategia
Nowej
Mobilności**

8

**Bezpieczeństwo
przeciwpożarowe
– wytyczne ppoż**

9

**Rozporządzenie
w sprawie baterii**

10

**Wpływ
elektromobilności
na rozwój
gospodarczy
i pomoc publiczna**

11

**Program
Mój Elektryk**

12

**Pojazdy
zautomatyzowane
i autonomiczne**

Infrastruktura ogólnodostępna

WE
DRIVE
NEW
MOBILITY

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie regulacji ułatwiających pozyskiwanie przez OSD praw do terenów, na których realizowane mają być inwestycje sieciowe dotyczące elektromobilności**

Bariery

➤ Głównym problemem OSD w zakresie przygotowywania inwestycji przyłączeniowych jest konieczność uzgadniania z właścicielami nieruchomości, przez których ma przechodzić infrastruktura energetyczna, zasad i warunków finansowych realizacji takich inwestycji

Skonkretyzowane zmiany

- W zakresie umożliwienia lokalizacji przyłączy przepisy powinny być wzorowane na przepisach o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych, w szczególności art. 30, gdzie przepis zapewnia dostęp do nieruchomości i budynku w celu lokalizacji infrastruktury telekomunikacyjnej, w tym przyłącza. W ramach przepisów należałoby zdefiniować inwestycje lub kryteria kwalifikacji danej inwestycji uprawniające do skorzystania z takich ułatwień. Z pewnością powinno to dotyczyć zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania.
- Ponadto, w ramach tzw. specustawy przesyłowej (o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych) ponownie powinno zostać rozważone rozszerzenie jej stosowania także na rozwój sieci dystrybucyjnych niezbędnych do zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania nie tylko na poziomie wysokich napięć, ale też linii stanowiących elementy sieci dystrybucyjnej o napięciu równym lub wyższym 15 kV.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Umożliwienie przygotowywania inwestycji w zakresie przyłączy energetycznych i budowy stacji ładowania w szczególnym trybie właściwym dla inwestycji strategicznych**

Bariery

- Konieczność przechodzenia przez szereg czasochłonnych procesów administracyjnych
- Budowa przyłącza energetycznego oraz stacji ładowania związana z realizacją osobnych projektów wymagających wykonania zupełnie różnych procesów uzgodnieniowych i procesów związanych z administracją architektoniczno-budowlaną
- Brak jednorodności inwestycji w przyłączy i stację ładowania pod kątem proceduralnym

Skonkretyzowane zmiany

- Rozszerzenie stosowania specustawy przesyłowej na rozwój sieci dystrybucyjnych niezbędnych do zasilania ogólnodostępnych stacji ładowania nie tylko na poziomie wysokich napięć, ale też linii stanowiących elementy sieci dystrybucyjnej o napięciu ≥ 15 kV
- Rekomendowane, nowe brzmienie art. 29 ust. 1 pkt 25) Ustawy Prawo budowlane:

Art. 29.

1. Nie wymaga decyzji o pozwoleniu na budowę, natomiast wymaga zgłoszenia, o którym mowa w art. 30, budowa:
 - 25) stacji ładowania, w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110 i 1093), wraz z instalacjami i przyłączami oraz związanych z nimi sieciami, w tym stacjami transformatorowymi do 35 m², z wyłączeniem infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 tej ustawy, z zastrzeżeniem art. 29a;

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ Wprowadzenie wyższej stopy zwrotu przy kalkulacji taryfy OSD dla środków trwałych składających się na infrastrukturę budowaną na potrzeby elektromobilności i paliw alternatywnych oraz możliwości (przynajmniej w pewnej części) zaliczania dotacji otrzymywanych na rozwój sieci związanych z budową infrastruktury ładowania do zwrotu zaangażowanego kapitału.

Atrakcyjność inwestycji mogą zwiększyć również rozwiązania podatkowe, np. traktowanie takich inwestycji jako wydatków B+R.

Wyzwanie

➤ Stworzenie zachęt do zwiększenia intensywności rozwoju sieci związanych z budową infrastruktury ładowania

Skonkretyzowane zmiany

- Zmiana art. 45 ust. 1 pkt 2a) prawa energetycznego i rozszerzenie możliwości zaliczenia do kosztów uzasadnionych wydatków w zakresie przyłączania ogólnodostępnych stacji ładowania, a nie tylko infrastruktury publicznego transportu drogowego.
- Dodatkowo, w ramach wytycznych URE dla kalkulacji taryf postulowane jest podniesienie stopy zwrotu i zaliczalność dotacji (ich części) przy kalkulacji zwrotu z kapitału.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie regulacji, zgodnie z którą budowa i utrzymywanie wszelkich urządzeń infrastruktury ogólnodostępnych stacji ładowania jest celem publicznym w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami**

Bariera

➤ **Utrudnione pozyskiwanie tytułów prawnych do nieruchomości na potrzeby budowy przyłączy energetycznych**

Skonkretyzowane zmiany

➤ Dodanie punktu 4c) w art. 6 ustawy o gospodarce nieruchomościami:

Art. 6.

Celami publicznymi w rozumieniu ustawy są:

4c) budowa, przebudowa i utrzymanie przyłącza ogólnodostępnej stacji ładowania.

➤ Rozszerzenie regulacji na przyłącza energetyczne budowane w celu zasilania tych stacji, ułatwiłoby pozyskiwanie tytułów prawnych do nieruchomości w trybie art. 124 ustawy o gospodarce nieruchomościami.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Umożliwienie budowy przyłącza przez OOSŁ na zasadach określonych w wydanych warunkach przyłączenia z obowiązkiem odkupienia tej infrastruktury przez OSD**

Bariera

➤ **Konieczność wielomiesięcznego oczekiwania na budowę przyłącza lub wykonanie innych prac przez OSD (również gdy ich zakres jest mało skomplikowany)**

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 7 ust. 6 Ustawy Prawo energetyczne:

Art. 7.

6. (...)

W przypadkach, gdy podmiotem ubiegającym się o przyłączenie do sieci jest operator ogólnodostępnej stacji ładowania, projekt budowy sieci niezbędnej do przyłączenia takiej stacji może zostać wykonany przez tego operatora, a przedsiębiorstwo energetyczne, o którym mowa w ust. 1 zobowiązane jest do nabycia takiego projektu po cenie odpowiadającej rzeczywistym kosztom jego sporządzenia. Przedsiębiorstwo to może budować i rozbudowywać odcinki sieci niezbędne do przyłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania bez zachowania zasady konkurencyjności albo może ustalić z operatorem takiej stacji, że budowę i rozbudowę odcinków sieci służących do przyłączenia takiej stacji zapewnia jej operator i po wybudowaniu przenosi ich własność na rzecz przedsiębiorstwa energetycznego, o którym mowa w ust. 1, na zasadach określonych w porozumieniu zawartym między stronami, określającym w szczególności terminy wybudowania sieci, jej standardy jakościowe, zasady jej odbioru oraz cenę sprzedaży.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie nieprzekraczalnego terminu realizacji umowy o przyłączenie wraz z określeniem kar umownych za jego niedotrzymanie**

Bariera

➤ **Brak wiążących, niepodlegających aneksowaniu terminów realizacji przyłączenia w umowach z OSD**

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 7 ust. 2 Ustawy Prawo energetyczne:

Art. 7.

2. (...)

w stosunku do ustalonego w umowie, oraz okres obowiązywania umowy i warunki jej rozwiązania. W przypadku umów o przyłączenie ogólnodostępnej stacji ładowania umowa powinna przewidywać termin przyłączenia do sieci nie dłuższy niż 12 miesięcy, chyba że niedotrzymanie tego terminu następuje wskutek okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności przedsiębiorstwo energetyczne (wariant I): i ponadto uprawnienie podmiotu ubiegającego się o przyłączenie do naliczenia kar umownych za opóźnienie terminu przyłączenia przez przedsiębiorstwo energetyczne. (wariant II): W przypadku przyłączenia po terminie, o którym mowa w zdaniu poprzednim podmiot ubiegający się o przyłączenie do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania będzie uprawniony do naliczenia kary umownej w wysokości obliczonej zgodnie z ust. 8k.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ Rozszerzenie aktualnej regulacji prawa energetycznego dotyczącej obowiązku budowy sieci, zgodnie z którą operatorzy systemów dystrybucyjnych będą odpowiedzialni za budowę sieci i przyłącza do granicy nieruchomości, na której ma być posadowiona infrastruktura ładowania, a na wniosek podmiotu przyłączanego do miejsca znajdującego się bezpośrednio przy planowanej lokalizacji infrastruktury ładowania

Bariera

➤ Utrudnienia w budowie infrastruktury energetycznej do punktu przyłączeniowego znajdującego się w dużej odległości od miejsca instalacji stacji ładowania. W skrajnych przypadkach odległości te wynoszą nawet kilka kilometrów, co powoduje, że koszt budowy przyłącza przez OOSŁ przekracza koszt zakupu i instalacji stacji ładowania i stawia pod znakiem zapytania opłacalność takich inwestycji

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie następującej zmiany w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego w § 6 ust. 1 pkt 2:

§ 6.

1. Wniosek o określenie warunków przyłączenia zawiera:
 - 2) **miejsce przyłączenia** oraz określenie mocy przyłączeniowej dla każdego miejsca dostarczania energii elektrycznej – w przypadku obiektów wielolokalowych lub posiadających urządzenia użytkowane przez wielu użytkowników z uwzględnieniem współczynników odzwierciedlających specyfikę układu zasilania odbiorcy, wraz z podaniem wartości tych współczynników;

Dodatkowo, w ślad za tym § 4 ust. 2 pkt 1 otrzymałby brzmienie:

§ 4.

2. Warunki przyłączenia określają w szczególności:
 - 1) **miejsce przyłączenia, uwzględniające wskazane we wniosku o określenie warunków przyłączenia**

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Uprawnienie podmiotu ubiegającego się o przyłączenie do sieci ogólnodostępnej stacji ładowania do wyboru poziomu napięcia, na którym będzie odbywać się dostarczanie energii elektrycznej**

Bariera

➤ **W przypadku budowy stacji ładowania o mniejszych mocach brak uzasadnienia inwestycji we własną infrastrukturę średnich napięć (wraz ze stacją transformatorową)**

- Konieczność budowy własnej infrastruktury energetycznej (stacje transformatorowe, linie zasilające średniego napięcia) przez OOSŁ
- Wzrost kosztów inwestycji

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie §6 ust.1 pkt 2 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego:

§ 6.

1. Wniosek o określenie warunków przyłączenia powinien zawierać:
 - 2) określenie mocy przyłączeniowej dla każdego miejsca dostarczania energii elektrycznej, a w przypadku przyłączenia ogólnodostępnej stacji ładowania także poziomu napięcia, na którym ma nastąpić przyłączenie i dostarczanie energii elektrycznej;

Uzupełnienie §4 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego o ust. 15:

4. Wniosek o określenie warunków przyłączenia powinien zawierać:
 - 15) W przypadku wskazania przedmiot ubiegający się o przyłączenie ogólnodostępnej stacji ładowania we wniosku o określenie warunków przyłączenia mocy przyłączeniowej do 350 kW, przedsiębiorstwo zajmujące się dystrybucją określa miejsce przyłączenia po stronie sieci o napięciu znamionowym wskazanym we wniosku.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Zobowiązanie OSD do udzielania wiążącej informacji o możliwościach przyłączenia do sieci infrastruktury ładowania, na wniosek podmiotu zainteresowanego inwestycją w tym zakresie (bez konieczności uprzedniego spełnienia wymogów właściwych dla złożenia wniosku o przyłączenie)**

Bariera

➤ **Brak możliwości uzyskania przez OOSŁ (zainteresowanego budową stacji ładowania w danej lokalizacji) informacji od OSD na temat możliwości przyłączenia stacji do sieci dystrybucyjnej**

→ Warunek niezbędny: posiadanie tytułu prawnego do nieruchomości przez OOSŁ

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 7 ust. 14 Ustawy Prawo energetyczne:

Art. 7.

14. Przedsiębiorstwo energetyczne ma obowiązek wydać, na wniosek zainteresowanego, oświadczenie, o którym mowa w przepisach prawa budowlanego, o zapewnieniu dostaw paliw gazowych lub energii oraz warunkach przyłączenia obiektu budowlanego do sieci, w szczególności dostępnej mocy przyłączeniowej, przewidywanym miejscu przyłączenia i przewidywanej grupie przyłączeniowej.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Umożliwienie podmiotom zarządzającymi MOP żądania, aby OSD nabyli od nich elementy sieci będące ich własnością, służące do zasilania obiektów zlokalizowanych na takich miejscach, bez względu na okres, w którym je wybudowano**

Bariera

➤ **Najczęściej spotykana sytuacja na MOP: własność infrastruktury energetycznej przynależna GDDKiA**

- Warunki przyłączenia wydawane do sieci OSD znajdujące się poza obszarem MOP
- Konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów oraz dublowanie budowanej infrastruktury
- Próba wykorzystania istniejącej infrastruktury GDDKiA skutkująca brakiem możliwości zastosowania e-taryfy (brak indywidualnego układu pomiarowo-rozliczeniowego z OSD)

Skonkretyzowane zmiany

Rozwiązanie prawne na wzór zawartego w art. 49 §2 Kodeksu Cywilnego:

§2.

Osoba, która poniosła koszty budowy urządzeń, o których mowa w § 1, i jest ich właścicielem, może żądać, aby przedsiębiorca, który przyłączył urządzenia do swojej sieci, nabył ich własność za odpowiednim wynagrodzeniem, chyba że w umowie strony postanowiły inaczej. Z żądaniem przeniesienia własności tych urządzeń może wystąpić także przedsiębiorca.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Umożliwienie przyłączania stacji ładowania bez zgłoszenia z zachowaniem wymogu sporządzenia planu sytuacyjnego, jako alternatywy dla trybu zgłoszenia**

Wyzwanie

➤ **Jednoznaczne przesądzenie zasad prowadzenia procesu inwestycyjnego stacji ładowania, w tym w szczególności możliwość zastosowania trybu bez zgłoszenia, jedynie przy sporządzeniu planu sytuacyjnego**

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie zmiany w prawie budowlanym procedowanej w druku 3336:

Art. 29.

1. Nie wymaga decyzji o pozwoleniu na budowę, natomiast wymaga zgłoszenia, o którym mowa w art. 30, budowa:
 - 25) stacji ładowania, w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110 i 1093), z zastrzeżeniem art. 29a;

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Zobowiązanie GDDKiA do tworzenia okresowych planów budowy, uwzględniających miejsca lokalizacji infrastruktury ładowania wraz z rezerwą mocy dla jej przyłączenia**

Wyzwanie

➤ **Konieczność jak najszybszego rozpoczęcia rozbudowy sieci dystrybucyjnych przez OSD w celu zapewnienia w przyszłości możliwości przyłączenia ogólnodostępnej infrastruktury ładowania o dużej mocy na każdym MOP w Polsce lub w bliskiej odległości od sieci TEN-T (np. na węzłach komunikacyjnych)**

Skonkretyzowane zmiany

- Wprowadzenie obowiązku planów budowy, uwzględniających miejsca lokalizacji infrastruktury ładowania wraz z rezerwą mocy dla jej przyłączenia, bazujących na zasadach kształtowania planów rozwoju przewidzianych w obowiązkach OSD (art. 16 Ustawy Prawo energetyczne)
- Podmiot zobowiązany ≥ dyrektor GDDKiA (art. 18 Ustawy o drogach publicznych)
- Podmiot uzgadniający ≥ minister właściwy do spraw transportu (art. 17 Ustawy o drogach publicznych)
- Szczegółowe wymagania ≥ art. 20 Ustawy o drogach publicznych

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Zobowiązanie OSD do uwzględnienia w planach rozwoju budowy sieci energetycznych zgodnie z planami sporządzanymi przez podmioty zarządzające MOP**

Wyzwanie

➤ **Konieczność uwzględniania przez OSD potrzeby rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, w szczególności przyłączania infrastruktury o mocy na poziomie kilku MW w danej lokalizacji w określonym czasie**

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 16 ust.1 pkt 5) Ustawy Prawo energetyczne:

Art. 16.

1. Przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją paliw gazowych lub energii sporządza, dla obszaru swojego działania, plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe lub energię, na okres nie krótszy niż 3 lata, uwzględniając:
5. politykę rozwoju infrastruktury i rynku paliw alternatywnych w transporcie, a także plany zarządcy dróg ekspresowych i autostrad w zakresie budowy miejsc obsługi podróżnych, uwzględniające miejsca lokalizacji infrastruktury ładowania wraz z rezerwą mocy dla jej przyłączenia.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

- Ujednolicenie zasad i terminów uzgadniania lokalizacji zasilania MOP na terenie autostrad

Bariera

- Różne praktyki w poszczególnych oddziałach GDDKiA wydłużające niezbędne procedury

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie art. 20 Ustawy o drogach publicznych o pkt 21):

Art. 20.

Do zarządcy drogi należy w szczególności:

21. przyjmowanie jednolitej na wszystkich terytorialnych obszarach działania procedury uzgadniania organizacji ruchu.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Rozdzielenie w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoE) roli operatora ogólnodostępnej stacji od właściciela stacji. W tym celu konieczne jest dodanie w UoE przepisów o roli właściciela stacji, jeżeli podmiotem tym jest inna firma niż OOSŁ**

Bariera

➤ Obecne brzmienie przepisów UoE wyróżnia jedynie rolę operatora i dostawcy usługi ładowania, przypisując operatorowi zadania związane m.in. z budową stacji ładowania, zakupem energii elektrycznej i eksploatacją stacji

→ Taki model jest poprawny jeżeli operator jest jednocześnie właścicielem stacji ładowania. Na rynku funkcjonuje jednak bardziej rozbudowany model ról rynkowych, w którym wyróżnić można rolę: właściciela stacji – podmiot pełniący rolę operatora stacji – dostawcę usługi ładowania.

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana definicji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania w Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych w następujący sposób:

Art. 2.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 7) operator ogólnodostępnej stacji ładowania – podmiot odpowiedzialny za **budowę**, zarządzanie, bezpieczeństwo funkcjonowania, eksploatację, konserwację i remonty ogólnodostępnej stacji ładowania;

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Przyspieszenie działań związanych z wynajmem miejsc pod stacje ładowania na MOP, powiązanych ze zmianą formuły i zakresu przetargów organizowanych przez GDDKiA**

Bariera

➤ **Wymagania związane z wdrożeniem AFIR, a także szybki rozwój floty pojazdów elektrycznych wymaga przyspieszenia rozbudowy infrastruktury ładowania przy autostradach i drogach szybkiego ruchu**

Skonkretyzowane zmiany

- Z uwagi na trudność przeniesienia bardzo szczegółowych wymagań co do treści warunków przetargu czy umów dzierżawy na MOP do przepisów, proponowane jest wydanie przez ministra transportu wytycznych w tym zakresie i ukierunkowanie konsultacji już tylko w ramach tego organu. Podstawą byłby rozszerzony art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, gdzie proponowane jest wprowadzenie następującej zmiany:

Art. 17.

3. Minister właściwy do spraw transportu może wydawać, rozpowszechniać lub rekomendować wzorce i standardy dotyczące przygotowania inwestycji w zakresie dróg, **w tym także co do warunków przetargu na udostępnianie nieruchomości w ciągu drogi publicznej, w szczególności miejsc obsługi podróżnych**, publicznych, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony tych dróg, w formie opracowań, które są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

- **Dodatkowo, rekomendowane jest uzupełnienie brzmienia art. 22 ust. 2 ustawy o drogach publicznych w następujący sposób:**

Art. 22.

2. Grunty, o których mowa w ust. 1, zarząd drogi może oddawać w najem, dzierżawę albo je użyczać, w drodze umowy, **uwzględniającej wytyczne wydane przez ministra właściwego do spraw transportu**, na cele związane z potrzebami zarządzania drogami, ruchu drogowego lub obsługi użytkowników ruchu, a także na cele instalacji urządzeń, o których mowa w art. 20g ust. 1. Zarząd drogi pobiera z tytułu najmu lub dzierżawy opłaty w wysokości ustalonej w umowie. Przepisów art. 43 ust. 2 pkt 3 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami nie stosuje się.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Jednoznaczne uznanie miejsc postojowych przeznaczonych dla stacji ładowania pojazdów elektrycznych lub miejsc postojowych umożliwiających ładowanie za miejsca postojowe niepowodujące zmniejszenia liczby wymaganych miejsc wskazanych w MPZP**

Adresowane wyzwanie

➤ **Związana z rozwojem elektromobilności konieczność wliczania bez żadnych ograniczeń miejsc postojowych przeznaczonych do ładowania samochodów elektrycznych do ogólnego bilansu miejsc postojowych**

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie art. 2 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym o pkt 36):

Art. 2.

Ilekroć w ustawie jest mowa o:

36. miejscu do parkowania pojazdów – należy przez to rozumieć stanowisko postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne oraz stanowiska postojowe służące osobom ładującym pojazdy elektryczne.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Odpłatne podłączenie WLZ przez służby OSD**

Bariera

➤ Coraz częściej spotykanym problemem jest możliwość podłączenia WLZ stacji ładowania do złącza kablowego budowanego przez OSD. Wykonawca przyłącza OSD nie przyłącza WLZ stacji ładowania, gdyż nie jest to zakres sieci OSD. OSŁ sam natomiast nie może wpiąć WLZ do złącza OSD, gdyż nie posiada kluczy

→ W przypadku jednego z OSD we wzorze wniosku o gotowości instalacji przyłączanej jest nawet miejsce do zaznaczenia „Czy WLZ wymaga podłączenia?”, jednak w praktyce OSD i tak tego nie wykonuje

Skonkretyzowane zmiany

Rozwiązaniem problemu jest wprowadzenie zasady, gdzie każdy OSD mógłby mieć we wniosku o gotowości instalacji przyłączanej miejsce do określenia konieczności podłączenia istniejącego WLZ. Możliwe jest aby OSD wykonywało taką usługę odpłatnie w ramach zasilenia instalacji podmiotu przyłączanego. Ważne, żeby OSD informowało o terminie wpięcia.

Wprowadzenie zmiany poprzez dodanie ust. 5 w art. 7a prawa energetycznego w brzmieniu:

Art. 7a.

5. Potwierdzeniem spełniania warunków i wymagań, o których mowa w ust.1 i 2 jest oświadczenie o gotowości instalacji przyłączanej, składane na wzorze publikowanym przez przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją na jego stronie internetowej (dalej zwane „oświadczeniem o gotowości instalacji”). W oświadczeniu o gotowości instalacji podmiot przyłączany ma możliwość wskazania czy instalacja przyłączana wymaga podłączenia od strony podmiotu przyłączanego do wykonanego przyłącza i czy podmiot przyłączany składa w tym zakresie zlecenie w ramach cennika usług dodatkowych przedsiębiorstwa energetycznego.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Przesyłanie przez OSD dokumentu umożliwiającego podpisanie przez podmiot przyłączany umowy dystrybucyjnej/sprzedazy energii wraz z informacją o wybudowaniu przyłącza**

Bariera

➤ W praktykach stosowanych przez większość OSD po zakończeniu budowy podmiot przyłączy informowany jest pismem o zakończeniu budowy wraz z załączoną fakturą zawierającą opłatę przyłączeniową wraz z prośbą o przesłanie do OSD dokumentu oświadczenia o gotowości instalacji przyłączanej

→ Po przesłaniu takiego dokumentu do OSD konieczne jest oczekiwanie ok. 1 miesiąca na dokument potwierdzający gotowość przyłącza do świadczenia dystrybucji energii, która umożliwia zawarcie umowy na dostawę energii elektrycznej

Skonkretyzowane zmiany

Zobowiązanie wszystkich OSD do przesyłania dokumentu o gotowości przyłącza (np. KTD) w takiej samej procedurze jak ma to miejsce w Tauron Dystrybucja

Dodanie w art. 7 prawa energetycznego ust. 15 w następującym brzmieniu:

Art. 7.

15. Niezależnie od uprawnienia zainteresowanego określonego w ust. 14, przedsiębiorstwo energetyczne, o którym mowa w ust.1, po wykonaniu przyłącza przekazuje wraz z dokumentem rozliczeniowym w zakresie opłaty za przyłączenie dokument określający parametry techniczne zrealizowanego przyłącza.

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Podanie w warunkach przyłączenia kontaktu do osoby prowadzącej umowę przyłączeniową**

Bariera

➤ W większości warunków przyłączenia nie ma podanego kontaktu do osoby procedującej realizację umowy przyłączeniowej lub też jest podany ogólny numer telefonu na infolinię OSD

→ Powoduje to problem w uzyskaniu informacji na temat realizacji umowy np. jej etapu czy też bardziej szczegółowych informacji na temat warunków przyłączenia czy też kontaktu do projektantów lub wykonawców realizujących budowę przyłącza OSD w celu wzajemnego skoordynowania realizowanych prac

Skonkretyzowane zmiany

Zobowiązanie OSD do podawania nr kontaktowych do osób posiadających wiedzę w temacie realizacji umowy

W rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego proponowane jest w § 49 dodanie pkt. 12) w brzmieniu:

§ 49.

- 12) nieodpłatnie informuje na wniosek o danych kontaktowych przedstawicieli przedsiębiorstwa prowadzących sprawę wniosku odbiorcy o przyłączenie do sieci elektroenergetycznej

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Obligatoryjna data założenia licznika po podpisaniu umowy na dostawę energii elektrycznej**

Bariera

➤ **Po podpisaniu umowy na dostawę energii elektrycznej podmiot przyłączany nie znajdujący się na miejscu przyłącza lub też nie mający tam swoich służb (standardowa sytuacja dla stacji ładowania) nie ma informacji o tym kiedy zostanie zamontowany układ pomiarowo-rozliczeniowy lub czy został już założony**

→ Wymaga to wielokrotnych wizyt w lokalizacjach w celu weryfikacji czy stacja ładowania posiada układ pomiarowy

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie obligatoryjnego terminu założenia licznika od daty podpisania umowy na dystrybucję energii elektrycznej poprzez zmianę brzmienia art. 5 ust. 2 prawa energetycznego w następujący sposób:

Art. 5.

2. Umowy, o których mowa w ust. 1, powinny zawierać co najmniej:
 - 2) umowa o świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji paliw gazowych lub energii – postanowienia określające: moc umowną i warunki wprowadzania jej zmian, ilość przesyłanych paliw gazowych lub energii w podziale na okresy umowne, miejsca dostarczania paliw gazowych lub energii do sieci i ich odbioru z sieci, **termin montażu układu pomiarowo-rozliczeniowego nie dłuższy niż 14 dni od dnia zawarcia umowy**, standardy jakościowe, warunki zapewnienia niezawodności i ciągłości dostarczania paliw gazowych lub energii, stawki opłat lub grupę taryfową stosowane w rozliczeniach oraz warunki wprowadzania zmian tych stawek i grupy taryfowej, sposób prowadzenia rozliczeń, parametry techniczne paliw gazowych lub energii oraz wysokość bonifikaty za niedotrzymanie tych parametrów oraz standardów jakościowych obsługi odbiorców, odpowiedzialność stron za niedotrzymanie warunków umowy oraz okres obowiązywania umowy i warunki jej rozwiązania;

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Doprecyzowanie ustawowych obowiązków OSŁ w zakresie obowiązku zapewnienia energii elektrycznej na potrzeby stacji ładowania w odniesieniu do stacji ładowania przyłączonych do wewnętrznych instalacji elektrycznych (a nie bezpośrednio do sieci OSD)**

Opis

➤ Obecne brzmienie art. 3 ust. 1 pkt 5 UoE rozróżnia obowiązki OSŁ w zakresie konieczności samodzielnego zawarcia umowy o świadczenie usług dystrybucji w zależności od tego czy stacja ładowania jest przyłączona bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej (wtedy obowiązek zawarcia umowy istnieje) czy też jest przyłączona do wewnętrznej instalacji innego obiektu (wtedy obowiązek zawarcia umowy dystrybucyjnej nie ma zastosowania).

- O dokonaniu podobnego rozróżnienia na poziomie redakcyjnym zapomniano natomiast w odniesieniu do obowiązku zawarcia umowy sprzedaży energii elektrycznej (tj. w art. 3 ust. 1 pkt 7 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych) oraz w art. 5 ust. 1a) ustawy Prawo Energetyczne
- Aby wyeliminować jakiegokolwiek wątpliwości interpretacyjne w powyższym zakresie, przepisy obu ustaw powinny zgodnie potwierdzać, że w odniesieniu do stacji ładowania nieprzyłączonych bezpośrednio do sieci obowiązek zapewnienia dostaw energii elektrycznej na potrzeby takiej stacji może być zrealizowany przez OSŁ na podstawie stosownych zapisów umowy z podmiotem wynajmującym/wydzierżawiającym, który jest stroną umowy z przedsiębiorstwem energetycznym

Skonkretyzowane zmiany

Nowe brzmienie art. 3 ust. 1 pkt 5 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

Art. 3.

1. Operator ogólnodostępnej stacji ładowania:
 - 5) **zapewnia, aby była zawarta** umowa o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz świadczenia usług ładowania – jeżeli stacja ładowania jest przyłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
 - 7) **zapewnia, aby była zawarta** umowa sprzedaży energii elektrycznej na potrzeby funkcjonowania stacji ładowania oraz na potrzeby świadczenia usług ładowania przez dostawców usług ładowania, którzy świadczą usługę ładowania na tej stacji;

Infrastruktura ogólnodostępna

Postulat BKNM

➤ **Zaniechanie działań mających na celu automatyczną redukcję zakontraktowanej mocy przyłączeniowej w przypadku zamówienia niższej mocy umownej**

Bariera

➤ **Od dnia 15 maja 2009 r. ENEA Operator w umowach o przyłączenie do sieci stosuje następujące postanowienie regulujące wzajemny stosunek wysokości mocy przyłączeniowej do mocy umownej (dotyczy II, III i IV grupy przyłączeniowej):**

Strony uzgadniają, że w przypadku ustalenia przez okres kolejnych 3 lat w umowie o świadczenie usług dystrybucyjnych lub umowie kompleksowej mocy umownej mniejszej od wartości 80% mocy przyłączeniowej określonej w § 2 ust. 1, wielkość mocy przyłączeniowej przyjmie wartość mocy umownej.

→ Obniżenie mocy przyłączeniowej następuje zatem, jeżeli w każdym z trzech lat moc umowna zostanie ustalona na poziomie niższym od 80% mocy przyłączeniowej. Prezes UOKiK uznał, że ograniczenie czasowe dla podmiotu przyłączanego do osiągnięcia 80% mocy przyłączeniowej zapobiega możliwości „blokowania” przez ten podmiot danej wielkości mocy i przyczyniania się tym samym do konieczności rozbudowy infrastruktury elektroenergetycznej, co mogłoby powodować zwiększenie obciążenia wszystkich pozostałych odbiorców usług. Ta regulacja jest jednak bardzo niekorzystna w świetle konieczności budowy infrastruktury energicznej dużych mocy na potrzeby popytu, który ma nastąpić dopiero wiele lat po jej zbudowaniu. Dotyczy to w szczególności stacji ładowania pojazdów ciężkich i wielostanowiskowych stacji ładowania pojazdów lekkich w obecnej sytuacji, gdy popyt na usługi ładowania jest ograniczony.

Skonkretyzowane zmiany

Proponowana zmiana polega na:

➤ wydłużeniu, przewidzianego w umowie przyłączeniowej, 3-letniego okresu ustalenia w umowie o świadczenie usług dystrybucyjnych lub umowie kompleksowej mocy umownej mniejszej od wielkości mocy przyłączeniowej, przed zrównaniem wartości mocy przyłączeniowej do wartości mocy umownej do okresu 10-cio letniego.

➤ Takie rozwiązanie pozwoli swobodnie budować infrastrukturę ładowania dużej mocy z przyłączami odpowiadającymi potrzebom rynku w dłuższej perspektywie.

Infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania

Infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania

Postulat BKNM

Ułatwienia w zakresie instalacji prywatnej infrastruktury ładowania w budynkach – ekspertyza sporządzana przez wspólnotę/spółdzielnię/zarządcę

Bariera

Przewidziana w UoE konieczność sporządzenia ekspertyzy dla uzyskania zgody na instalację punktu ładowania

→ Częsty pretekst do nieuzasadnionej odmowy zgody na instalację punktu ładowania/obstrukcji całego procesu

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 12b ust. 4/4a/4b Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

Art. 12b.

4. W budynkach określonych w ust. 1 zarząd wspólnoty lub spółdzielni lub osoba sprawująca zarząd nad daną nieruchomością ~~w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, podmiot, o którym mowa w ust. 1, zleca sporządzenie ekspertyzy dopuszczalności instalacji punktów ładowania, zwanej dalej "ekspertyzą", i niezwłocznie po jej otrzymaniu udostępnia ją wnioskodawcy mieszkańcom budynku. Ekspertyza jest udostępniana mieszkańcom budynku na żądanie oraz w inny sposób przyjęty w tym budynku dla przekazywania ogłoszeń i informacji.~~
 - 4a. Ekspertyzę, o której mowa w ust. 4, aktualizuje się co najmniej raz na 2 lata przy czym nie później niż w terminie 2 miesięcy od każdej zmiany dokonanej w instalacji elektrycznej w obrębie tego budynku oraz wewnętrznych i zewnętrznych stanowisk postojowych z nim związanych.
 - 4b. W przypadku, gdy ekspertyzy, o której mowa w ust. 4 nie sporządzono w terminach określonych w ust. 4a, osoba posiadająca tytuł prawny do lokalu w budynku, o którym mowa w ust. 1, może zlecić jej sporządzenie i obciążyć kosztami jej sporządzenia podmioty, o których mowa w ust. 1, i niezwłocznie po jej otrzymaniu udostępnia ją tym podmiotom i mieszkańcom budynku.

Infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania

Postulat BKNM

Ułatwienia w zakresie instalacji prywatnej infrastruktury ładowania w budynkach – automatyzm udzielania zgody

Bariera

Częste sytuacje odmawiania zgody na instalację prywatnych punktów ładowania lub podejmowania uchwał o zakazie instalacji punktów ładowania, pomimo braku odpowiednich przesłanek ustawowych/wynikających z ekspertyzy

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 12b ust. 5 oraz ust. 7 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

Art. 12b.

5. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, rozpatruje wniosek, o którym mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia otrzymania ekspertyzy albo, w przypadku gdy sporządzenie ekspertyzy nie jest wymagane, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku, **lecz nie wcześniej niż w terminie 30 dni od dnia sporządzenia lub otrzymania ekspertyzy, jeśli jest wymagana.**
7. W przypadku, **gdy punkt ładowania objęty wnioskiem spełnia wymogi ekspertyzy, jeśli istnieje wymóg jej sporządzenia, i spełnione są wymogi określone w ust. 3 braku obowiązku sporządzenia ekspertyzy oraz gdy wszelkie koszty związane z instalacją punktu ładowania, w tym koszt jego zakupu i montażu, zostaną pokryte przez wnioskodawcę** może on przystąpić do instalacji i eksploatacji tego punktu po bezskutecznym upływie terminu, o którym mowa w ust. 5. **Wnioskodawca może również przystąpić do instalacji i eksploatacji tego punktu pomimo odmowy udzielenia zgody przez podmioty określone w ust. 1 lub 4c, jeśli wymogi określone w ust. 3 zostały spełnione.**

Infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania

Postulat BKNM

➤ **Ułatwienia w zakresie instalacji prywatnej infrastruktury ładowania w budynkach – garaże będące wyodrębnioną nieruchomością**

Bariera

➤ **Częsta sytuacja: garaże wielostanowiskowe w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych nie stanowią nieruchomości wspólnej zarządzanej przez wspólnotę mieszkaniową**

→ Brak możliwości zastosowania przewidzianej w UoE procedury instalacji punktów ładowania = nieuzasadnione różnicowanie pozycji użytkowników takich garaży

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie art. 12b Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o ust. 4c:

Art. 12b.

4c. Przepisy ust. 1, 3 – 4b stosuje się odpowiednio do właścicieli garażu wielostanowiskowego stanowiącego odrębny lokal, w którym jest więcej niż 10 stanowisk postojowych.

Infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania

Postulat BKNM

➤ **Zmiana zakresu stacji ładowania poddawanych badaniom technicznym UDT**

Wyzwanie

➤ **Wyłączenie z obowiązku badań technicznych UDT:**

- nieogólnodostępnych stacji ładowania o mocy ≤ 11 kW,
- nieogólnodostępnych stacji ładowania, przyłączonych bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej o mocy przyłączeniowej ≤ 22 kW

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 16 ust. 1 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych:

Art. 16.

1. **Badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego w zakresie ich bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji podlegają:**
 - 1) ogólnodostępne stacje ładowania;
 - 2) inne niż ogólnodostępne stacje ładowania z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania pozwalającym na ładowanie mocą większą niż 11 kW;
 - 3) inne niż ogólnodostępne stacje ładowania przyłączone bezpośrednio do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne o mocy umownej określonej w umowie o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej, o której mowa w art. 5 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, zawartej na potrzeby funkcjonowania tej stacji ładowania większej niż 22 kW;
 - 4) punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego ~~badaniom technicznym przeprowadzanym przez UDT.~~

Infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania

Postulat BKNM

➤ **Uzupełnienie projektu budowlanego o charakterystykę mocy przyłączeniowych i/lub punktów ładowania pojazdów elektrycznych**

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie art.34 ust. 3 pkt 3 Ustawy Prawo budowlane o ppkt f) oraz o ppkt g):

Art. 34.

3. Projekt budowlany zawiera:
 - 3) projekt techniczny obejmujący:
 - f) informację o charakterystyce mocy przyłączeniowej dla wewnętrznych i zewnętrznych stanowisk postojowych związanych z budynkiem – w przypadku budynku użyteczności publicznej lub budynku mieszkalnego wielorodzinnego, usytuowanego w gminie, o której mowa w art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
 - g) informację o charakterystyce i lokalizacji punktów ładowania oraz rozmieszczeniu kanałów na przewody i kable elektryczne umożliwiającym zainstalowanie punktów ładowania, zgodnie z art.12a ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;

Infrastruktura budynkowa i badania techniczne stacji ładowania

Postulat BKNM

» **Doprecyzowanie zasad projektowania i budowania stanowisk postojowych przeznaczonych dla stacji ładowania**

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie:

Art. 18.

1. Zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, stanowiska postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne **oraz stanowiska postojowe wyposażone w punkty ładowania.**

Podatki i taryfy

WE
DRIVE
NEW
MOBILITY

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Wyłączenia z podatku od nieruchomości stacji i punktów ładowania [PON]**

Bariera

➤ **Nieprawidłowa definicja „stacji ładowania” w art. 2 pkt 27 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych**

→ Możliwość objęcia stacji ładowania (jako budowli) podatkiem od nieruchomości

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie art. 7 ust. 1 Ustawy o podatkach i opłatach lokalnych o pkt 17a) oraz o pkt 17 b):

Art. 7. 1.

Zwalnia się od podatku od nieruchomości:

- 17a.** stacje ładowania pojazdów elektrycznych, pojazdów hybrydowych, autobusów zeroemisyjnych, o których mowa w art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875, z późn. zm.) w tym również ogólnodostępne stacje ładowania, o których mowa w art. 2 pkt 6 tej ustawy;
- 17b.** grunty, budynki i budowle w części, w jakiej zostały zajęte na stacje ładowania i ogólnodostępne stacje ładowania, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 17a.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Zniesienie limitu wydatków eksploatacyjnych w stosunku do pojazdów elektrycznych (w zakresie zaliczania wydatków do kosztów uzyskania przychodów) [CIT/PIT]**

Wyzwanie

➤ Obecnie 25% wydatków z tytułu używania samochodu osobowego do tzw. celów mieszanych nie stanowi kosztów uzyskania przychodów podatnika – limit powinien być zniesiony dla pojazdów elektrycznych

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 16 ust. 1 pkt. 51) ustawy o CIT:

Art. 16.

1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
 - 51) 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika, z wyjątkiem kosztów używania samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 23 ust. 1 pkt. 46a) ustawy o PIT:

Art. 23.

1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
 - 46a) 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej – jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika, z wyjątkiem kosztów używania samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Wyłączenie z limitu kosztów finansowania dłużnego wydatków na budowę infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów elektrycznych [CIT]**

Bariera

➤ Obecnie podatnicy są zobowiązani wyłączyć z kosztów uzyskania przychodów kwotę kosztów finansowania dłużnego (np. odsetek, opłat, prowizji) przekraczających wartości 3 mln zł albo 30% tzw. podatkowej EBITDA

→ Przepisy przewidują jednak, że przy obliczaniu ww. limitu nie uwzględnia się kosztów finansowania dłużnego ponoszonych na określone cele

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana art. 15c ust. 10 ustawy o CIT w następujący sposób:

Art 15c.

10. Długoterminowy projekt z zakresu infrastruktury publicznej oznacza projekt służący dostarczeniu, modernizacji, eksploatacji lub utrzymaniu znaczącego składnika aktywów, będący w ogólnym interesie publicznym, w tym również budowę infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów będących pojazdami elektrycznymi w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz do tankowania pojazdów będących pojazdami napędzanymi wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Konieczność rozpoznania jako przychodu podatkowego nieodpłatnego świadczenia w postaci otrzymania od gminy gruntów pod stacje ładowania – wprowadzenie zwolnienia przedmiotowego [CIT/PIT]**

Bariera

➤ Zgodnie z przepisami ustaw podatkowych przychody podatnika stanowią m.in. wartość świadczeń otrzymanych w naturze, w tym otrzymanych nieodpłatnie lub częściowo nieodpłatnie. Proponujemy zatem, wprowadzenie zwolnienia przedmiotowego skutującego brakiem konieczności rozpoznania przychodu z tytułu nieodpłatnego otrzymania od gminy gruntów pod stacje ładowania

Skonkretyzowane zmiany

Rozszerzenie katalogu wyłączeń z przychodów przewidzianego w art. 12 ust. 4 ustawy o CIT poprzez dodanie pkt 31 o następującym brzmieniu:

Art. 12.

4. Do przychodów nie zalicza się:
 - 31) wartości otrzymanych nieodpłatnie przez podatnika w trybie i na zasadach określonych w odrębnych przepisach praw własności gruntów lub praw wieczystego użytkowania gruntów na potrzeby budowy stacji ładowania, w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Określenie stawki zwrotu za jeden kilometr przebiegu prywatnego samochodu elektrycznego używanego do celów służbowych [PIT]**

Wyzwanie

➤ **Brak odpowiednich regulacji**

→ Możliwość uznania w całości ewentualnego zwrotu kosztów dotyczących podróży służbowej samochodem elektrycznym za przychód pracownika podlegający opodatkowaniu

Skonkretyzowane zmiany

Rekomendowane nowe brzmienie art. 34a ust. 2 Ustawy o transporcie drogowym:

Art. 34a.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, warunki ustalania oraz sposób dokonywania zwrotu kosztów używania pojazdów, o których mowa w ust. 1, uwzględniając rodzaj pojazdu mechanicznego, **moc silnika lub pojemność silnika** oraz limit kilometrów w zależności od liczby mieszkańców w danej gminie lub mieście, właściwych ze względu na miejsce zatrudnienia pracownika.

Rekomendowane nowe brzmienie §2 pkt 1) lit b) rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy:

§ 2.

Koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które nie mogą być wyższe niż:

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ – 0,89 zł,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ **lub stanowiącego pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110 ze zm.) lub pojazd napędzany wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych – 1,15 zł.**
- 2) dla motocykla – 0,69 zł,
- 3) dla motoroweru – 0,42 zł.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

- **Wprowadzenie możliwości bezpodatkowego zwrotu zryczałtowanej kwoty na poczet wydatków ponoszonych przez pracownika bez konieczności dokumentowania faktycznie ponoszonych wydatków [PIT]**

Bariera

- **Na gruncie PIT brak podstaw do wypłaty przez pracodawcę zryczałtowanej kwoty na poczet wydatków na ładowanie służbowego elektrycznego samochodu w domu**
 - Konieczność dokumentowania takich wydatków niezależnie od kwoty przeznaczonej na ten cel przez pracownika
 - Znaczne, dodatkowe obciążenie dla pracownika i pracodawcy

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie art. 21 ust. 1 Ustawy o PIT o pkt 160):

Art. 21.

1. Wolne od podatku dochodowego są:
 - 160)** kwoty otrzymane przez pracownika od pracodawcy z tytułu zwrotu kosztów ładowania służbowego pojazdu elektrycznego w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 110 i 1093) w wysokości zryczałtowanej nie wyższej niż 450 zł miesięcznie.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

- Wprowadzenie możliwości odliczenia 100% VAT przy nabyciu i eksploatacji pojazdów elektrycznych oraz przy nabyciu energii elektrycznej zużywanej do ładowania pojazdów [VAT]

Bariery

- Limit odliczania 50% VAT w przypadku zakupu i użytkowania samochodów elektrycznych = dodatkowy koszt dla przedsiębiorców
- Obowiązek stosowania ograniczeń w odliczeniu VAT w stosunku do nabycia energii elektrycznej w miejscu prowadzenia działalności = zwiększone koszty administracyjne i niepewność w stosowaniu prawa podatkowego

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie art. 86a ust. Ustawy o VAT o pkt 3):

Art. 86a.

3. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania:
 - 3) do wydatków związanych z pojazdami z napędem elektrycznym, o których mowa w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Rekomendowane, nowe brzmienie art. 8 ust. 5 Ustawy o VAT:

Art. 8.

5. Przepis ust. 2 pkt 1 nie ma zastosowania w przypadku:
 - 1) użycia pojazdów z napędem elektrycznym, o których mowa w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika;
 - 2) użycia pojazdów samochodowych, **innych niż wymienione w pkt 1**, do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika, jeżeli podatnikowi przysługiwało, w całości lub w części, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, obliczoną zgodnie z art. 86a ust. 1, z tytułu:
 - nabycia, importu lub wytworzenia tych pojazdów lub
 - nabycia, importu lub wytworzenia części składowych do tych pojazdów, jeżeli z tytułu nabycia, importu lub wytworzenia tych pojazdów podatnikowi nie przysługiwało prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Zniesienie obowiązku uzyskiwania zaświadczeń o prawie do zwolnienia z opodatkowania samochodu elektrycznego (art. 163a ust. 2) [Akcyza]**

Bariera

➤ Obecnie firmy wprowadzające na rynek polski samochody elektryczne są zobowiązane do występowania do organów podatkowych o zaświadczenia potwierdzające, że te samochody są zwolnione od akcyzy. Samochody elektrycznie odróżniają się wyraźnie od samochodów konwencjonalnych, zatem uzyskiwanie tych zaświadczeń jest niepotrzebne i jako takie powinno zostać zniesione

Skonkretyzowane zmiany

Zmiany w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym:

Art. 109.

1. W przypadku nabycia wewnątrzwspólnotowego samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, właściwy naczelnik urzędu skarbowego jest obowiązany, dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju, do wydania podatnikowi, na jego wniosek, dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju, z zastrzeżeniem [art. 109a ust. 2](#), art. 110 ust. 6, art. 110a ust. 2a, art. 111 ust. 4 i art. 112 ust. 3a.
2. Dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, naczelnik urzędu skarbowego jest obowiązany wydać na wniosek zainteresowanego podmiotu dokument potwierdzający brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju, z zastrzeżeniem [art. 109a ust. 2](#), art. 110 ust. 6, art. 110a ust. 2a, art. 111 ust. 4 i art. 112 ust. 3a.

Art. 109a.

2. ~~W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwy naczelnik urzędu skarbowego wydaje na wniosek zainteresowanego podmiotu zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy pod warunkiem, że podmiot ten przedstawi dokumentację potwierdzającą, iż pojazd, którego dotyczy zwolnienie, jest pojazdem elektrycznym lub pojazdem napędzanym wodorem.~~

Art. 113a.

Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzory dokumentów, o których mowa w art. 109 ust. 1-2b, [art. 109a ust. 2](#), art. 110 ust. 6, art. 110a ust. 2a i art. 112 ust. 3a, uwzględniając zasady rejestracji samochodów osobowych, samochodów ciężarowych lub specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz konieczność ich identyfikacji.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Zmiana definicji samochodów osobowych (efektywne wyłączenie spod przepisów akcyzowych) tak jak w przypadku samochodów dostawczych [Akcyza]**

Bariera

➤ **Obowiązki formalności akcyzowych przy wprowadzaniu samochodów elektrycznych na rynek**

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym:

Art. 100.

4. Samochody osobowe są to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN 8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, inne niż objęte pozycją 8702, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, z wyłączeniem pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów, które nie wymagają rejestracji zgodnie z przepisami o ruchu drogowym oraz pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r., Poz. 875 ze zm.) i pojazdów napędzanych wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie nowego zwolnienia – dla energii elektrycznej wykorzystywanej do ładowania samochodów elektrycznych lub plug-in, przez podmioty specjalizujące się w takich usługach (uwzględniając potencjalnie dodatkowe obowiązki administracyjne w przedmiotowym zakresie) [Akcyza]**

Wyzwanie

➤ **Obniżenie kosztów eksploatacji samochodów elektrycznych i promocję elektromobilności poprzez zwolnienie od podatku akcyzowego dla energii elektrycznej wykorzystywanej do ładowania pojazdów**

→ Zważywszy na obecną konstrukcję przepisów o nakładaniu i poborze akcyzy od samochodów elektrycznych, wymagałoby to uzyskiwania koncesji przez sprzedawców takiej energii do użytkowników samochodów elektrycznych

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana w rozporządzeniu Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 28 czerwca 2021 r. w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego poprzez dodanie § 5a w brzmieniu:

§ 5a.

1. Zwalnia się od akcyzy energię elektryczną sprzedawaną dostawcom usług ładowania w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r., Poz. 875 ze zm.), która jest przeznaczona do wykorzystania w punktach ładowania, w rozumieniu tej ustawy do ładowania pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 2 pkt 12 powołanej ustawy.
2. Warunkiem zwolnienia, o którym mowa w ust. 1 jest wystawienie przez podatnika odrębnej faktury, zawierającej następującą adnotację: «Energia elektryczna, której sprzedaż została udokumentowana niniejszą fakturą zostanie w całości wykorzystania w punktach ładowania do ładowania pojazdów elektrycznych. Za zmianę przeznaczenia zakupionej energii elektrycznej i przez to narażenie na uszczuplenie podatku akcyzowego grozi odpowiedzialność przewidziana w art. 73a Kodeksu karnego skarbowego.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

1 / 3

» **Ulga na elektryfikację floty samochodowej [CIT/PIT – działalność gospodarcza]**

Uzasadnienie

- › Proponuje się wprowadzenie nowej ulgi umożliwiającej pomniejszenie podstawy opodatkowania o koszty kwalifikowane poniesione w danym roku podatkowy. Przez koszty kwalifikowane można by uznać koszty związane z nabyciem / eksploatacją / najem / leasingiem pojazdów elektrycznych, zwrotem kosztów eksploatacyjnych poniesionych przez pracowników jak również z budową infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów elektrycznych.
- › W rezultacie, podatnik byłby uprawniony do dwukrotnego odliczenia tych samych kosztów – pierwszy raz gdy dane wydatki zostałyby zakwalifikowane jako koszty uzyskania przychodu zgodnie z przepisami ogólnymi, drugi raz na etapie korzystania z ulgi, gdzie koszty kwalifikowane pomniejszyłyby podstawę opodatkowania (dochód).
- › Proponuje się, aby możliwość skorzystania z ulgi w danym roku była określona kwotowo – w przypadku, gdy w danym roku podatkowym podatnik poniósł koszty kwalifikowane w wysokości większej niż dostępny limit ulgi do wykorzystania to w takim przypadku nadwyżka kosztów kwalifikowanych przechodziłaby na kolejny rok podatkowy bez limitu czasowego na rozliczenie kosztów kwalifikowanych. Ulga obejmowałaby wszystkie rodzaje przedsiębiorstw tj. sektor MŚP oraz duże przedsiębiorstwa, zatem co do zasady każdy podatnik CIT, PIT (prowadzący działalność gospodarczą) który poniósł koszty kwalifikowane byłby uprawniony do skorzystania z ulgi.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

2 / 3

» Ulga na elektryfikację floty samochodowej [CIT/PIT – działalność gospodarcza]

Skonkretyzowane zmiany

Po art. 18ef ustawy o CIT, wprowadzenie art. 18eg (Ulga na elektryfikację floty samochodowej):

Art. 18eg.

1. Podatnik uzyskujący przychody inne niż przychody z zysków kapitałowych może odliczyć od podstawy opodatkowania, ustalonej zgodnie z art. 18, kwotę stanowiącą 100% kosztów uzyskania przychodów poniesionych na wydatki związane z elektryfikacją floty samochodowej, nie więcej jednak niż 1 000 000 zł w roku podatkowym.
2. Przez wydatki związane z elektryfikacją floty samochodowej rozumie się wydatki stanowiące koszty uzyskania przychodów, w tym również dokonane odpisy amortyzacyjne w roku podatkowym związane z:
 - a) nabyciem lub odpłatnym korzystaniem lub eksploatacją pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) oraz pojazdów będących pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy,
 - b) zwrotem kosztów eksploatacyjnych pojazdów, o których mowa w punkcie a) powyżej poniesionych przez pracowników podatnika, które zostały zwrócone przez podatnika,
 - c) budową infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów elektrycznych.
3. Odliczeniu podlega kwota faktycznie poniesionych w roku podatkowym wydatków, o których mowa w ust. 1.
4. Wydatki związane z elektryfikacją floty samochodowej podlegają odliczeniu, jeżeli nie zostały podatnikowi zwrócone w jakiegokolwiek formie lub nie zostały odliczone od podstawy opodatkowania podatkiem dochodowym.
5. Odliczenia dokonuje się w zeznaniu za rok podatkowy, w którym poniesiono wydatki związane z elektryfikacją floty samochodowej. W przypadku gdy podatnik poniósł za rok podatkowy stratę albo wielkość dochodu podatnika jest niższa od kwoty przysługujących mu odliczeń, odliczenia - odpowiednio w całej kwocie lub w pozostałej części - dokonuje się w zeznaniach za kolejno następujące po sobie sześć lat podatkowych następujących bezpośrednio po roku, w którym podatnik skorzystał lub miał prawo skorzystać z odliczenia.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

3 / 3

» **Ulga na elektryfikację floty samochodowej [CIT/PIT – działalność gospodarcza]**

Skonkretyzowane zmiany *c.d.*

Po art. 26hd ustawy o PIT wprowadzenie art. 26he (Ulga na elektryfikację floty samochodowej):

Art. 26he.

1. Podatnik uzyskujący przychody z pozarolniczej działalności gospodarczej może odliczyć od podstawy obliczenia podatku, ustalonej zgodnie z art. 26 ust. 1 albo art. 30c ust. 2, kwotę stanowiącą 100% kosztów uzyskania przychodów poniesionych na wydatki związane z elektryfikacją floty samochodowej, nie więcej jednak niż 1 000 000 zł w roku podatkowym.
2. Przez wydatki związane z elektryfikacją floty samochodowej rozumie się wydatki stanowiące koszty uzyskania przychodów, w tym również dokonane odpisy amortyzacyjne w roku podatkowym związane z:
 - a) nabyciem lub odpłatnym korzystaniem lub eksploatacją pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) oraz pojazdów będących pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy,
 - b) zwrotem kosztów eksploatacyjnych pojazdów, o których mowa w punkcie a) powyżej poniesionych przez pracowników podatnika, które zostały zwrócone przez podatnika,
 - c) budową infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów elektrycznych.
3. Odliczeniu podlega kwota faktycznie poniesionych w roku podatkowym wydatków, o których mowa w ust. 1.
4. Wydatki związane z elektryfikacją floty samochodowej podlegają odliczeniu, jeżeli nie zostały podatnikowi zwrócone w jakiegokolwiek formie lub nie zostały odliczone od podstawy opodatkowania podatkiem dochodowym.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Pomniejszenie podstawy opodatkowania w podatku od przychodów z budynków komercyjnych o kwotę kosztów infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w garażach podziemnych budynków [CIT/PIT – działalność gospodarcza]**

Wyzwanie

➤ **Podatnicy, którzy oddali w całości albo w części do użytkowania na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze budynek będący środkiem trwałym, stanowiący własność albo współwłasność podatnika, położony na terytorium Polski, mają obowiązek zapłaty podatku od przychodów z budynków (0,035% podstawy opodatkowania za każdy m-c)**

→ Zasadność pomniejszenia podstawy opodatkowania podatkiem od przychodów z budynków o wartość stacji ładowania, niezależnie od kwoty wolnej w wysokości 10 000 000 zł

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie Ustawy o CIT/PIT o art. 24b ust. 9a / art. 30g ust. 9a:

Art. 24b.

9a. Podstawę opodatkowania, o której mowa w ust. 9 pomniejsza się również o wartość odpowiadającą wydatkom na budowę infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów będących pojazdami elektrycznymi w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) zlokalizowaną w budynkach lub do niej przynależną.

Art. 30g.

9a. Podstawę opodatkowania, o której mowa w ust. 9 pomniejsza się również o wartość odpowiadającą wydatkom na budowę infrastruktury niezbędnej do ładowania pojazdów będących pojazdami elektrycznymi w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) zlokalizowaną w budynkach lub do niej przynależną.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

- **Zwiększenie limitu amortyzacji samochodów elektrycznych [CIT/PIT – działalność gospodarcza]**

Wyzwanie

- **Dostosowanie limitów zaliczania do kosztów podatkowych do zmieniających się cen pojazdów**

Skonkretyzowane zmiany

Dodanie w art. 16 ust. 1 ustawy o CIT pkt 4a:

Art. 16.

1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
 - 4a) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę 300 000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy,

Analogicznie również w art. 23 ust. 1 ustawy o PIT dodanie pkt 4a:

Art. 23.

1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
 - 4a) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a-22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę 300 000 zł – w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) oraz w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Możliwość zastosowania podwyższonej stawki amortyzacji w przypadku pojazdów elektrycznych [CIT/PIT – działalność gospodarcza]**

Uzasadnienie

➤ Zgodnie z art. 16i ust. 2 pkt 2 ustawy o CIT podatnicy są uprawnieni do zastosowania podwyższonej stawki amortyzacji w przypadku m.in. środków transportu, gdy są używane bardziej intensywnie w stosunku do warunków przeciętnych, albo wymagają szczególnej sprawności technicznej – w takim przypadku standardowa stawka amortyzacji może być podniesiona w tym okresie o wartość współczynnika nie wyższego niż 1,4.

- Obecnie, w przypadku trolejbusów i samochodów ciężarowych o napędzie elektrycznym podstawowa stawka wynosi 14%, pozostałych samochodów o napędzie elektrycznym – 18%, natomiast samochodów osobowych i ciężarowych, jak również autobusów i autokarów niezaliczanych do grupy powyżej – 20%.
- Mając na uwadze powyższe, proponuje się wprowadzenie autonomicznej, oddzielnej regulacji, która umożliwiłaby zastosowanie podwyższonej stawki amortyzacji dla samochodów ciężarowych oraz osobowych o napędzie elektrycznym bez konieczności spełnienia przesłanek wskazanych w art. 16i ust. 2 pkt 2. Warunkiem do zastosowania podwyższonej stawki byłby jedynie fakt posiadania samochodu ciężarowego/osobowego o napędzie elektrycznym.

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie art. 16i ust. 2 ustawy o CIT pkt 4 i 5 / art. 22i ust. 2 ustawy o PIT pkt 4 i 5:

Art. 16i. / Art. 22i.

2. Podatnicy mogą podane w Wykazie stawek amortyzacyjnych stawki podwyższać:
 - 4) dla samochodów ciężarowych oraz samochodów osobowych będących pojazdami elektrycznymi w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) oraz w przypadku pojazdów będących pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy, przy zastosowaniu współczynników nie wyższych niż 2,0.
 - 5) dla stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 27 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) przy zastosowaniu współczynników nie wyższych niż 2,0

Zmiana art. 16i ust. 4 ustawy o CIT / art. 22i ust. 4 ustawy o PIT:

Art. 16i. / Art. 22i.

4. Podatnicy mogą podwyższać stawki dla środków trwałych wymienionych w ust. 2 pkt 3, 4 i 5, bądź rezygnować z ich stosowania począwszy od miesiąca następującego po miesiącu, w którym środki te zostały wprowadzone do ewidencji, albo od pierwszego miesiąca każdego następnego roku podatkowego.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

1 / 2

Określenie miejsca opodatkowania energii elektrycznej – zagadnienie budzące wątpliwości w przypadku uznania ładowania pojazdów za dostawę energii elektrycznej w rozumieniu VAT [VAT]

Uzasadnienie

Dostawa energii elektrycznej w ramach usługi ładowania do podmiotu pośredniczącego mające siedzibę w innym kraju niż Polska nie powinna podlegać VAT, a dalsza dostawa do kolejnych podatników-pośredników nie powinna skutkować obowiązkiem naliczania polskiego VAT przez zagranicznego sprzedawcę

→ Zastosowanie pro-unijnej wykładni przepisów (art. 38 Dyrektywy 2006/112/WE Rady) zmniejszyłoby obciążenia fiskalne i administracyjne związane z działalnością pośredników zaangażowanych w realizację usług ładowania oraz mogłoby mieć pozytywny wpływ na ich aktywność w Polsce i rozwój elektromobilności

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana w ustawie z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług:

Art. 17.

1. Podatnikami są również osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne:
 - 5) nabywające towary, jeżeli łącznie spełnione są następujące warunki:
 - a) dokonującym ich dostawy na terytorium kraju jest podatnik nieposiadający siedziby działalności gospodarczej oraz stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium kraju, a w przypadku dostawy towarów:
 - innych niż gaz w systemie gazowym, energia elektryczna [w systemie elektroenergetycznym](#), energia cieplna lub chłodnicza przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej,
 - innej niż transfer bonów jednego przeznaczenia
 - podatnik ten nie jest zarejestrowany zgodnie z art. 96 ust. 4,
 - b) nabywcą jest:
 - w przypadku nabycia gazu w systemie gazowym, energii elektrycznej w systemie elektroenergetycznym, energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej – podmiot zarejestrowany zgodnie z art. 96 ust. 4 lub art. 97 ust. 4,
 - w przypadku transferu bonów jednego przeznaczenia, w przypadku których miejscem dostawy towarów, których te bony dotyczą, jest terytorium kraju – podatnik, o którym mowa w art. 15, lub osoba prawna niebędąca podatnikiem, o którym mowa w art. 15,
 - w pozostałych przypadkach - podatnik, o którym mowa w art. 15, posiadający siedzibę działalności gospodarczej lub stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium kraju lub osoba prawna niebędąca podatnikiem, o którym mowa w art. 15, posiadająca siedzibę na terytorium kraju i zarejestrowana zgodnie z art. 97 ust. 4,

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

2 / 2



Określenie miejsca opodatkowania energii elektrycznej – zagadnienie budzące wątpliwości w przypadku uznania ładowania pojazdów za dostawę energii elektrycznej w rozumieniu VAT [VAT]

Skonkretyzowane zmiany *c.d.*

Zmiana w ustawie z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług:

Art. 22.

1. Miejscem dostawy towarów jest w przypadku:
 - 5) dostawy gazu w systemie gazowym, energii elektrycznej ~~w systemie elektroenergetycznym~~, energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej do podmiotu będącego podatnikiem, który wykonuje samodzielnie działalność gospodarczą, o której mowa w art. 15 ust. 2, lub działalność gospodarczą odpowiadającą tej działalności, bez względu na cel czy rezultat takiej działalności, z uwzględnieniem art. 15 ust. 6, którego głównym celem nabywania gazu, energii elektrycznej, energii cieplnej lub chłodniczej jest odprzedaż tych towarów ~~w takich systemach lub sieciach dystrybucji~~ i u którego własne zużycie takich towarów jest nieznaczące – miejsce, gdzie podmiot taki posiada siedzibę działalności gospodarczej, a w przypadku posiadania stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej, do którego dostarczane są te towary – miejsce, gdzie podmiot ten posiada stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej, a w przypadku braku siedziby działalności gospodarczej lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej – miejsce, w którym posiada on stałe miejsce zamieszkania lub zwykłe miejsce pobytu;

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

1 / 2

➤ **Odliczenie od dochodu wydatków na zakup i instalację prywatnej stacji ładowania**

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie Ustawy o PIT o art. 26hf:

Art. 26hf.

1. Podatnik będący właścicielem lub współwłaścicielem nieruchomości ma prawo odliczyć od podstawy obliczenia podatku, ustalonej zgodnie z art. 26 ust. 1 lub art. 30c ust. 2, wydatki poniesione w roku podatkowym na materiały budowlane, urządzenia i usługi, związane z instalacją stacji ładowania na tej nieruchomości.
2. Prawo do odliczenia przysługuje tylko w odniesieniu do kosztów instalacji stacji ładowania, która nie będzie służyła do świadczenia usług ładowania.
3. Kwota odliczenia nie może przekroczyć 8 000 zł w odniesieniu do wszystkich stacji ładowania w poszczególnych nieruchomościach, których podatnik jest właścicielem lub współwłaścicielem.
4. Wysokość wydatków ustala się na podstawie faktur wystawionych przez podatnika podatku od towarów i usług niekorzystającego ze zwolnienia od tego podatku.
5. Jeżeli poniesione wydatki były opodatkowane podatkiem od towarów i usług, za kwotę wydatku uważa się wydatek wraz z podatkiem od towarów i usług, o ile podatek ten nie został odliczony na podstawie ustawy o podatku od towarów i usług. Za datę poniesienia wydatku uważa się dzień wystawienia faktury.

→ *(ciąg dalszy postulowanych zmian na kolejnym slajdzie)*

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

2 / 2

➤ **Odliczenie od dochodu wydatków na zakup i instalację prywatnej stacji ładowania**

Skonkretyzowane zmiany *c.d.*

Uzupełnienie Ustawy o PIT o art. 26hf:

Art. 26hf.

6. Odliczeniu nie podlegają wydatki w części, w jakiej zostały:
 - 1) sfinansowane (dofinansowane) ze środków publicznych lub zwrócone podatnikowi w jakiegokolwiek formie;
 - 2) zaliczone do kosztów uzyskania przychodów, odliczone od przychodu na podstawie ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym lub uwzględnione przez podatnika w związku z korzystaniem z ulg podatkowych w rozumieniu Ordynacji podatkowej.
7. Odliczenia dokonuje się w zeznaniu za rok podatkowy, w którym poniesiono wydatki.
8. Kwota odliczenia nieznajdująca pokrycia w rocznym dochodzie podatnika podlega odliczeniu w kolejnych latach, nie dłużej jednak niż przez 6 lat, licząc od końca roku podatkowego, w którym poniesiono pierwszy wydatek.
9. Podatnik, który po roku, w którym dokonał odliczeń, otrzymał zwrot odliczonych wydatków na instalację stacji ładowania, jest zobowiązany do doliczyć odpowiednio kwoty poprzednio odliczone do dochodu za rok podatkowy, w którym otrzymał ten zwrot.
10. W przypadku wykorzystywania stacji ładowania, której koszty instalacji zostały odliczone od dochodu, w celu świadczenia usługi ładowania, podatnik jest zobowiązany doliczyć do tego samego źródła przychodu odpowiednio kwoty poprzednio odliczone do dochodu za rok podatkowy, w którym rozpoczął świadczenie takiej usługi.

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie w ramach podatków lokalnych zwolnienia bądź niższych stawek podatku od środków transportowych dla elektrycznych pojazdów ciężarowych [Podatek od środków transportowych]**

Uzasadnienie

➤ Wprowadzenie w ramach podatków lokalnych zwolnienia bądź niższych stawek podatku od środków transportowych dla elektrycznych pojazdów ciężarowych może dać efekt zachęty i przyczynić się do obniżenia poziomu emisji z transportu ciężkiego.

Skonkretyzowane zmiany

Dodanie w art. 12 ust. 1 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych pkt 6 o następującym brzmieniu:

Art. 12.

1. Zwalnia się od podatku od środków transportowych:
 - 6) elektryczne pojazdy ciężarowe będące pojazdami elektrycznymi w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875) oraz w przypadku pojazdów będących pojazdem napędzanym wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy do wysokości maksymalnie połowy stawki określonej dla danego rodzaju pojazdu, zgodnie z art. 10 niniejszej ustawy

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Odliczenie od dochodu wydatków za abonament na program ładowania [PIT]**

Wyzwanie

➤ **Wprowadzenie ulgi zbliżonej do odpisu za internet – kwota odpisu na proponowanym poziomie wystarczająca do pokrycia rocznego abonamentu w środkowym planie taryfowym głównych operatorów**

Skonkretyzowane zmiany

Uzupełnienie art. 26 ust 1 Ustawy o PIT o pkt 6b):

Art. 26.

1. Podstawę obliczenia podatku, z zastrzeżeniem art. 29-30cb, art. 30da-30dh, art. 30e-30g i art. 30j-30p, stanowi dochód ustalony zgodnie z art. 9, art. 23o, art. 23u, art. 24 ust. 1, 2, 3b-3e, 4-4e, 6 i 21 lub art. 24b ust. 1 i 2, po odliczeniu kwot:
 - 6b) udokumentowanych imiennymi fakturami wydatków ponoszonych przez podatnika wyłącznie przez dwa kolejne lata na abonamenty na ładowanie samochodów stanowiących pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 i 1260) w wysokości nieprzekraczającej w roku podatkowym kwoty 800 zł;

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Zwiększenie ulg podatkowych dla firm, które wdrażają innowacje**

Opis/uzasadnienie

➤ Obecnie, na podstawie przepisów o podatku dochodowym, obowiązują ulgi dla firm uprawniające do odliczenia od podstawy opodatkowania 30% kosztów związanych z próbną produkcją oraz wprowadzeniem na rynek nowego produktu (np. prototypu samochodu elektrycznego). Wysokość odliczenia nie może jednak w danym roku podatkowym przekroczyć 10% dochodu

→ W związku z kluczowym znaczeniem wprowadzania innowacji w krajowym przemyśle motoryzacyjnym, rekomenduje się zwiększenie przedmiotowej ulgi w odniesieniu do produktów związanych z sektorem elektromobilności (zarówno w zakresie maksymalnej wysokości kosztów odliczanych od podstawy opodatkowania, jak i maksymalnej wysokości odliczenia od dochodu)

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym

- > Rozwiązanie wymaga kompleksowej regulacji i szeregu zmian o charakterze legislacyjnym, dlatego konieczna jest szeroka dyskusja na ten temat

Podatki i taryfy

Postulat BKNM



Wdrożenie instrumentów ograniczających import używanych samochodów spalinowych (system bonus-malus)

Opis/uzasadnienie



Rozwój wewnętrzny rynku elektromobilności wymaga wprowadzenia instrumentów ograniczających popyt na pojazdy spalinowe. Polska pozostaje jednym z nielicznych państw w Unii Europejskiej, które nie wdrożyły regulacji przeciwdziałających sprowadzaniu na masową skalę najstarszych i najbardziej emisyjnych samochodów z innych krajów. W rezultacie dysponujemy jednym z największych i najstarszych parków pojazdów w UE.

- Po polskich drogach jeździ obecnie ok. 18,6 mln samochodów osobowych i dostawczych (oznacza to 5. miejsce w Europie). Tylko od 2015 r. ta flota powiększyła się o 22%. Jednocześnie są to w większości stare pojazdy – ich średnia wieku wynosi ponad 14,3 lat, co jest wynikiem wyższym o niemal 3 lata od średniej odnotowywanej w Unii Europejskiej (11,5). Za 2/3 rejestracji w Polsce odpowiadają samochody używane.
- W ciągu ostatnich 20 lat Polacy sprowadzili niemal 16 mln pojazdów, których średni wiek wynosił 11,9 lat. Co istotne, udział najstarszych, liczących ponad 10 lat samochodów importowanych do Polski wzrasta. W 2012 r. wynosił 46,3%, w 2015 r. 55,6%, zaś w roku 2021 – już 58,6%. To oznacza, że ponad połowa pojazdów, które trafiają do Polski z zagranicy została zarejestrowana po raz pierwszy przed rokiem 2012.
- Wysoki udział najbardziej emisyjnych samochodów stymuluje popyt zarówno na usługi serwisowe, jak i podzespoły dedykowane pojazdom konwencjonalnym, opóźniając transformację przemysłu motoryzacyjnego i ograniczając krajowy potencjał produkcyjny w zakresie nowej mobilności. W celu zredukowania liczby rejestracji pojazdów spalinowych, celowe jest wprowadzenie w Polsce – wzorem innych państw – szereg instrumentów natury regulacyjnej. Należą do nich w szczególności elementy systemu bonus-malus (w ramach którego podwyższa się obciążenia ponoszone przez użytkowników najbardziej emisyjnych samochodów, przy jednoczesnej redukcji obciążeń użytkowników pojazdów nisko- i zeroemisyjnych).
- Do elementów systemu bonus-malus można zaliczyć takie instrumenty jak:
 - 1) Wprowadzenie systemu dotacji za jednoczesne nabycie samochodu elektrycznego oraz wyrejestrowanie i zezłomowanie starego pojazdu z silnikiem spalinowym
 - 2) Wprowadzenie akcyzy opartej na parametrach ekologicznych oraz wyłączenie z niej samochodów elektrycznych w miejsce dotychczas obowiązującego zwolnienia
 - 3) Ustanowienie podatku od nabycia oraz użytkowania pojazdów opartego na stawce progresywnej uzależnionej od poziomu emisji CO₂
 - 4) Przywrócenie opłaty recyklingowej od każdego pojazdu osobowego i dostawczego importowanego na terytorium Polski

Skonkretyzowane zmiany

Status

→ Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym

> Rozwiązanie wymaga kompleksowej regulacji i szeregu zmian o charakterze legislacyjnym, dlatego konieczna jest szeroka dyskusja na ten temat

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

➤ **Odliczenie od dochodu wydatków za abonament na program ładowania [PIT]**

Opis/uzasadnienie

➤ **Ulga zbliżona do odpisu za internet. Możliwy limit kwotowy na poziomie zbliżonej do ulgi internetowej (ok. 700 zł)**

→ Kwota odpisu na proponowanym poziomie jest wystarczająca do pokrycia rocznego abonamentu w środkowym planie taryfowym głównych operatorów

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie pkt 6b) w przepisie art. 26 ust 1 ustawy o PIT o następującym brzmieniu:

Art. 26.

1. Podstawę obliczenia podatku, z zastrzeżeniem art. 29-30cb, art. 30da-30dh, art. 30e-30g i art. 30j-30p, stanowi dochód ustalony zgodnie z art. 9, art. 23o, art. 23u, art. 24 ust. 1, 2, 3b-3e, 4-4e, 6 i 21 lub art. 24b ust. 1 i 2, po odliczeniu kwot:
 - 6b)** udokumentowanych imiennymi fakturami wydatków ponoszonych przez podatnika wyłącznie przez dwa kolejne lata na abonamenty na ładowanie samochodów stanowiących pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1083 i 1260) w wysokości nieprzekraczającej w roku podatkowym kwoty 800 zł;

Podatki i taryfy

Postulat BKNM

Ulga B+R [CIT / PIT – działalność gospodarcza]

Opis/uzasadnienie

Wprowadzenie modyfikacji treści ulgi na działalność badawczo-rozwojową w zakresie:

- a) Możliwości ujęcia w kosztach kwalifikowanych amortyzacji środków trwałych, będących samochodami osobowymi wykorzystywanymi bezpośrednio w celu realizacji prac B+R;
 - b) Możliwości rozliczenia w kosztach kwalifikowanych amortyzacji od środków trwałych wykonanych w ramach prac B+R
1. Podatnik prowadzący działania badawczo-rozwojowe mające na celu opracowanie i wdrożenie produktu wykorzystywanego w sektorze motoryzacyjnym, w pracach tych może korzystać ze środków trwałych takich jak samochody osobowe, nabyte w celu badania i testowania opracowywanego rozwiązania. Dotychczas, zgodnie z art. 18d ust. 3 ustawy o CIT, możliwość ujęcia kosztów amortyzacji samochodów osobowych była wykluczona z katalogu kosztów kwalifikowanych do ulgi B+R. Proponujemy aby ta kategoria środków trwałych nie podlegała wykluczeniu, ze względu na kluczowe znaczenie wykorzystania samochodów dla możliwości wprowadzenia innowacji w sektorze motoryzacyjnym.
 2. Podatnik opracowując w ramach działalności B+R nowe lub ulepszone produkty z branży motoryzacyjnej, buduje prototypy, których kosztów niejednokrotnie nie ma możliwości ująć w uldze B+R ze względu na powstały w wyniku prac środek trwały. Podatnik realizujący działalność B+R może zdecydować o formie i czasie rozliczenia kosztów jako kosztów uzyskania przychodów (KUP). Zgodnie z art. 15 ust. 4a ustawy o CIT, koszty prac rozwojowych mogą być zaliczane do KUP w trzech momentach: bezpośrednio w miesiącu, w którym zostały poniesione, jednorazowo w roku, w którym zostały zakończone lub poprzez odpisy amortyzacyjne od wytworzonych w ramach działalności B+R wartości niematerialnych i prawnych (WNIp). W powyższych przypadkach podatnik może rozliczyć je w ramach ulgi B+R na zasadach określonych w art. 18d ustawy o CIT. Obecny stan prawny (i linia interpretacyjna Dyrektora KIS) nie pozwala jednak rozliczyć podatnikom kosztów działalności B+R ujętych w odpisach amortyzacyjnych dokonywanych od ŚT wytworzonych/ ulepszonych w ramach działalności B+R. Dotyczy to sytuacji, gdy ponoszone przez podatnika koszty, mieszczące się w katalogu kosztów kwalifikowanych określonym w art. 18d ustawy o CIT, są alokowane do wartości początkowej środków trwałych (tzw. amortyzacja prototypów). W takiej sytuacji powinna być możliwość zaliczenia do kosztów kwalifikowanych odpisów amortyzacyjnych w takiej proporcji w jakiej koszty te zostaną ujęte w wartości początkowej ŚT. Podatnicy, którzy w wyniku prac B+R tworzą/ ulepszają ŚT ponoszą dokładnie takie same koszty, co podatnicy którzy wyniki swojej działalności B+R kwalifikują jako produkty czy WNIp, jednak z przyczyn formalnych organy odmawiają im możliwości rozliczenia ww. kosztów w uldze B+R. Brak jest uregulowania dotyczącego wprost ŚT wytworzonych/ ulepszonych w ramach działalności B+R. Rozbieżności wynikające z faktu, czy podatnik tworzy/ ulepsza ŚT czy WNIp powinny zostać ujednocnione.

Skonkretyzowane zmiany

Art. 18d ust 3. ustawy o CIT otrzymuje brzmienie:

Za koszty kwalifikowane uznaje się także dokonywane w danym roku podatkowym, zaliczane do kosztów uzyskania przychodów, odpisy amortyzacyjne od środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych wykorzystywanych w prowadzonej działalności badawczo-rozwojowej, z wyłączeniem budowli, budynków i lokali będących odrębną własnością.

Rozszerzenie katalogu kosztów kwalifikowanych o art. 18d ust 2b. ustawy o CIT:

W przypadku środków trwałych wytworzonych w ramach działalności badawczo-rozwojowej, za koszty kwalifikowane uznaje się dokonywane od tego środka trwałego odpisy amortyzacyjne w proporcji, w jakiej w jego wartości początkowej pozostają koszty wymienione w ust. 2 pkt 1-4a lub ust. 3a pkt 2.

Strefy Czystego Transportu

WE
DRIVE
NEW
MOBILITY

Strefy Czystego Transportu

Postulat BKNM

» Brak ograniczeń godzinowych dopuszczenia wjazdu do strefy czystego transportu oraz rezygnacja z ograniczenia możliwości poboru opłat jedynie do 3 lat od dnia ustanowienia SCT

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana brzmienia art. 39 ust. 5 ustawy o elektromobilności:

Art. 39.

5. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić wjazd do strefy, ~~w godzinach 9–17 w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia ustanowienia strefy~~, pojazdów innych niż określone w ust. 1 i 2 oraz korzystających z wyłączeń na podstawie ust. 4, pod warunkiem uiszczenia opłaty.

Strefy Czystego Transportu

Postulat BKNM

➤ **Zamiana kary grzywny z kodeksu wykroczeń na opłatę dodatkową za nieuiszczenie opłat za wjazd do SCT**

Skonkretyzowane zmiany

Dodanie po art. 39 ust. 5 ustawy o elektromobilności kolejnego ust. 5a i związanych z tym kolejnych zmian:

Art. 39.

- 5a. Za nieuiszczenie opłat, o których mowa w ust. 5, lub nieprzestrzeganie zakazu wjazdu do strefy czystego transportu pobiera się opłatę dodatkową.
6. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, oraz opłata dodatkowa, o której w mowa w ust. 5a, stanowią dochód gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na potrzeby (...)
- 7a. Opłata dodatkowa, o której mowa w ust. 5a, nie może być wyższa niż 10% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz.U. 2020 poz. 2207).
8. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5 oraz opłatę dodatkową, o której w mowa w ust. 5a pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.

Przyjęcie następującego brzmienia art. 40 ust. 2 ustawy o elektromobilności

Art. 40.

2. Uchwałą, o której mowa w ust. 1, określa:
 - 1) granice obszaru strefy czystego transportu;
 - 2) dodatkowe sposoby podania do publicznej wiadomości treści uchwały o ustanowieniu strefy czystego transportu;
 - 3) wysokość oraz sposób poboru opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 5 i 5a;
 - 4) wysokość opłaty, o której mowa w art. 39 ust. 11, i szczegółowy sposób wydawania nalepki, o której mowa w art. 39 ust. 9;
 - 5) sposób kontroli uprawnień do wjazdu do strefy czystego transportu, monitorowania poruszania się pojazdów samochodowych po strefie czystego transportu i wnoszenia opłat za wjazd;
 - 6) grupy użytkowników uprawnionych do wjazdu i do abonamentu.

W konsekwencji powyższych zmian konieczne jest również uchylene art. 96c kodeksu wykroczeń:

~~Art. 96c. Kto nie przestrzega zakazu wjazdu do strefy czystego transportu podlega karze grzywny do 500 złotych.~~

Strefy Czystego Transportu

Postulat BKNM

➤ **Uspójnienie rozwiązań stosowanych w metropoliach**

Szczegóły

→ Nadanie dodatkowych kompetencji zgromadzeniu związku metropolitalnego do uchwalania uchwały określającej zasady ustanawiania stref czystego transportu na terenie gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego

Skonkretyzowane zmiany

Dodanie dodatkowych przepisów jak poniżej:

Art. 39.

- 5b.** Zgromadzenie związku metropolitalnego w rozumieniu Ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1709 z późn. zm.), zwanego dalej „związkiem metropolitalnym” może w drodze uchwały określić:
- 1)** granice obszaru strefy czystego transportu;
 - 2)** wysokość oraz sposób poboru opłat i kontroli uprawnień do wjazdu do stref czystego transportu,
 - 3)** sposób monitorowania poruszania się pojazdów samochodowych po strefach czystego transportu i wnoszenia opłat za wjazd.
- 5c.** W przypadku podjęcia przez zgromadzenie związku metropolitalnego uchwały, o której mowa w ust. 5b, rada gminy zrzeszonej w związku metropolitalnym w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu stosuje zasady określone w uchwale, o której mowa w ust. 5b, a rada gminy zrzeszonej w związku metropolitalnym, która ustanowiła strefę czystego transportu przed przyjęciem uchwały, o której mowa w ust. 5b, dostosowuje swoją uchwałę do zasad określonych w uchwale, o której mowa w ust. 5b, w terminie 180 dni od wejścia w życie tej uchwały.

Strefy Czystego Transportu

Postulat BKNM

- Zmiana wysokości opłaty za nalepkę uprawniającą do wjazdu do SCT

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana brzmienia art. 39 ust. 11 ustawy o elektromobilności:

Art. 39.

11. Nalepkę, o której mowa w ust. 9, wydaje wójt, burmistrz albo prezydent miasta za opłatą, której maksymalna wysokość wynosi 2% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz.U. 2020 poz. 2207) 5-zł.

Strefy Czystego Transportu

Postulat BKNM

➤ Urealnienie wysokości opłat za wjazd do SCT poprzez odniesienie do wynagrodzenia minimalnego

Skonkretyzowane zmiany

Status → Projekt rozwiązania legislacyjnego w trakcie prac legislacyjnych – projekt skierowany do MKiŚ

Wprowadzenie zmian w ustawie o elektromobilności zgodnie z poniższym:

Art. 39.

7. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, nie może być wyższa niż:
- 1) ~~2,50 zł~~ 0,15% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz.U. 2020 poz. 2207) za godzinę w przypadku opłaty jednorazowej;
 - 1) ~~500 zł~~ 20% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz.U. 2020 poz. 2207) w przypadku opłaty abonamentowej za jeden miesiąc.
- 7a. Opłata dodatkowa, o której mowa w ust. 5a, nie może być wyższa niż 10% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz.U. 2020 poz. 2207).

Strefy Czystego Transportu

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie możliwości weryfikacji uprawnień do wjazdu do SCT systemem teleinformatycznym lub inną formą monitorowania poruszania się pojazdów po strefie**

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana w ustawie o elektromobilności jak poniżej:

Art. 12. W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 875) w art. 39: 1) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

Art. 39.

9. W celu identyfikacji pojazdów samochodowych, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3, oraz korzystających z wyłączeń na podstawie ust. 4, uprawnionych do wjazdu do strefy czystego transportu, rada gminy w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu określa sposób kontroli wjazdu do strefy czystego transportu:
- 1) poprzez obowiązek oznaczenia pojazdów samochodowych nalepką umieszczaną w lewym dolnym rogu przedniej szyby pojazdu lub
 - 2) za pomocą danych pozyskiwanych z centralnej ewidencji pojazdów, o której mowa w art. 80a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;



Wdrożone

Strefy Czystego Transportu

Postulat BKNM

➤ Rozszerzenie wykorzystania przychodów z opłat

Szczegóły

→ Wykorzystywanie przychodów pochodzących z opłat za wjazd do SCT na finansowanie uruchomienia i utrzymania systemów teleinformatycznych do monitoringu ruchu lub do rozwoju już istniejących systemów miejskich tak by mogły one służyć temu celowi. Dodatkowo ograniczenie możliwości wykorzystania tych środków przez gminy wyłącznie do zakupu zeroemisyjnych pojazdów transportu publicznego.

Rekomendowane zmiany

Zmiana w ustawie o elektromobilności jak poniżej:

Art. 39.

6. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu, o której mowa w ust. 5, oraz opłata dodatkowa, o której w mowa w ust. 5a, stanowią dochód gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na potrzeby:
 - 7) pokrycia kosztów uruchomienia, utrzymywania i rozwoju systemu teleinformatycznego, w tym rozwoju istniejących systemów teleinformatycznych na potrzeby strefy czystego transportu lub innej formy monitorowania poruszania się pojazdów samochodowych po strefie czystego transportu;
 - 8) pokrycia kosztów uruchomienia i utrzymywania systemu lokalnego monitoringu jakości powietrza w zakresie emisji komunikacyjnych;
 - 9) pokrycia kosztów związanych z utworzeniem, utrzymaniem i rozwojem infrastruktury związanej z realizacją zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Transport ciężki – eHDV

WE
DRIVE
NEW
MOBILITY

Transport ciężki – eHDV

Postulat BKNM

➤ Zniesienie opłat drogowych dla pojazdów eHDV

Opis/uzasadnienie

- Zniesienie opłat drogowych dla pojazdów eHDV wymaga ingerencji w Ustawę o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz w Ustawę o drogach publicznych, a także w akty wykonawcze wydane na podstawie tych ustaw. To te ustawy nakładają obowiązek opłat za korzystanie z dróg publicznych, uzależniając wysokość opłat od kategorii pojazdu oraz od klas emisyjności
- Całkowite zwolnienie z opłat, z uwagi na przepisy Dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazd możliwe będzie jedynie do końca 2025 r. Następnie ulgi muszą być ograniczone do maksymalnie 75% w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂.
 - Proponowana nowelizacja, dla zachowania zgodności z Dyrektywą 1999/62/WE, powinna zawierać przepisy zwalniające z omawianych opłat do końca 2025 r. i uwzględniać ograniczone opłaty po tym roku, tj. po 2025 r. opłaty będą wynosiły 25% tych stosowanych dla pojazdów emisyjnych.

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym

- › Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych. Proponuje się wprowadzenie kompleksowych regulacji związanych ze zniesieniem opłat drogowych dla pojazdów eHDV
- › Kwestia do dalszych dyskusji

Transport ciężki – eHDV

Postulat BKNM

Wjazd pojazdów eHDV do centrów miast

Opis/uzasadnienie

- Ograniczenia wjazdu pojazdów ciężarowych do centrów miast są co do zasady zależne od władz lokalnych, które zarządzają ruchem na większości dróg publicznych przechodzących przez centra miast. Ograniczenia w tym zakresie mogą obejmować różne obszary, dotyczyć pojazdów o różnym pułapie DMC, godzin i dni wjazdu i różnią się w zależności od miasta. W związku z tym wprowadzenie wyłączeń dla eHDV wymaga rozproszonego działania na poziomie lokalnym oraz współpracy z poszczególnymi władzami lokalnymi w celu przekonania ich, że dla rozpowszechnienia pojazdów eHDV wskazane jest wprowadzenie ułatwień w poruszaniu się po miastach
- Obowiązują również ogólnokrajowe ograniczenia dla pojazdów o DMC powyżej 12 ton, wynikające z Rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach. Są to ograniczenia okresowe w okresie dni świątecznych oraz weekendów w okresie wakacji i dotyczą wszystkich dróg. Rozporządzenie przewiduje jednak szereg wyłączeń. Jednak zgodnie z podstawą prawną rozporządzenia, czyli art. 10 ust. 11 ustawy prawo o ruchu drogowym, minister ustanawiając ograniczenia ma mieć na uwadze m.in. konieczność ochrony dróg przed zniszczeniem oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu w okresie zwiększonego natężenia ruchu pojazdów osobowych, co może stanowić ewentualny argument przeciwko wprowadzeniu wyłączenia dla eHDV

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguluje wskazane kwestie

- › Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Transport ciężki – eHDV

Postulat BKNM

➤ **Zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej eHDV**

Opis/uzasadnienie

➤ **Dopuszczalna masa całkowita jest przedmiotem przepisów dyrektywy Rady 96/53/WE ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. Dopuszczalna masa całkowita określona w tej dyrektywie zależy, tak jak w przepisach polskich, od liczby osi i rodzaju pojazdu. Zgodnie z ww. Dyrektywą, państwa członkowskie mogą dopuścić do ruchu pojazdy, które nie spełniają wymagań dotyczących dopuszczalnej masy całkowitej lecz jedynie do ruchu na swoich terytoriach, a więc nie do ruchu transgranicznego**

- Do zmiany maksymalnej masy pojazdów w transporcie wewnętrznym na terytorium RP wymagana jest zmiana Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Umożliwiłoby to poruszanie się po polskich drogach ciężarowych pojazdów o zwiększonej masie
- Do wprowadzenia zmiany w transporcie transgranicznym wymagana by była zmiana dyrektywy 96/53/WE i w konsekwencji dopiero zmiana przepisów krajowych aby je dostosować do zmian na poziomie europejskim

Skonkretyzowane zmiany

Status → **Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie**

- › Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych. Kwestia do dalszej dyskusji ze względu na ograniczony terytorialnie zakres zastosowania (tylko terytorium Polski) ewentualnych zmian

Implementacja Dyrektywy RED II

– Carbon Credits

Implementacja Dyrektywy RED II – Carbon Credits

Postulat BKNM

1 / 7

➤ **Uwzględnienie na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez podmiot obowiązany energią elektryczną ze źródeł odnawialnych dostarczonej do pojazdów drogowych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania**

Opis/uzasadnienie

- Wdrożenie rozwiązania pozwala na zawarcie odpłatnej umowy między operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania a podmiotem obowiązany do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego („NCW”), której przedmiotem będzie zaliczenie przez podmiot obowiązany energią elektryczną z OZE dostarczonej do pojazdów w drodze ładowania, na poczet realizacji NCW
- Energia elektryczna z OZE, dostarczona w drodze ładowania uznawana będzie z wykorzystaniem współczynnika czterokrotności jej wartości energetycznej
 - Warunkiem podjęcia powyższej współpracy przez operatorów ogólnodostępnej stacji ładowania będzie udowodnienie, że energia elektryczna wykorzystana do ładowania pochodzi z OZE
 - W obecnie proponowanym projekcie operatorzy stacji ładowania mogą rozliczyć w ten sposób jedynie odsetek dostarczonej w drodze ładowania energii elektrycznej w wysokości ogólnego udziału OZE w polskim miksie energetycznym
 - Proponujemy możliwość rozliczenia większej ilości energii elektrycznej, nawet do 100%, jeśli operator stacji ładowania wykaże, że taki właśnie procent energii elektrycznej zakupionej i następnie dostarczonej poprzez ładowanie, pochodzi z OZE
 - Pozwoli to operatorom stacji ładowania uzyskać dodatkowe fundusze od podmiotów obowiązanych, co w efekcie zasili rynek elektromobilności
 - Niewątpliwą zaletą takiego rozwiązania jest to, że stworzymy system, który będzie motywował OOSŁ do kupowania jak największej ilości energii z OZE, co będzie dodatkowym bodźcem dla rozwoju odnawialnych źródeł w Polsce

Implementacja Dyrektywy RED II – Carbon Credits

Postulat BKNM

2 / 7

» Uwzględnienie na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez podmiot obowiązany energią elektryczną ze źródeł odnawialnych dostarczonej do pojazdów drogowych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania

Rekomendowane zmiany

Wprowadzenie zmian w procedowanym obecnie projekcie nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (zmiana w stosunku do projektu zaznaczona przekreśleniem i pogrubieniem)

Art. 21.a.

1. Podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy może wykorzystać energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii wykorzystaną w transporcie na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, z uwzględnieniem art. 21c.
2. Do obliczenia udziału energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w energii elektrycznej dostarczonej do pojazdów drogowych lub kolejowych uwzględnia się średni udział energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w całości energii elektrycznej dostarczonej z sieci energii elektroenergetycznej do pojazdów drogowych lub kolejowych przez danego operatora stacji ładowania lub przewoźnika kolejowego w okresie dwóch lat poprzedzających rok poprzedzający rok dostarczenia energii elektrycznej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
3. W celu zapewnienia, że dana energia elektryczna z odnawialnych źródeł energii nie zostanie wykorzystana w innym niż transport sektorze będącym odbiorcą końcowym w rozumieniu art. 3 pkt 13a ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy obowiązany jest zakupić oraz umorzyć gwarancje pochodzenia, o których mowa w art. 120 ustaw z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii, w ilości odpowiadającej ilości energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii pobranej z sieci.
4. Energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii uzyskaną z bezpośredniego podłączenia do instalacji wytwarzającej energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii i dostarczaną do pojazdów drogowych w całości zalicza się jako odnawialną, z zastrzeżeniem ust. 5.

Implementacja Dyrektywy RED II – Carbon Credits

Postulat BKNM

3 / 7

» Uwzględnienie na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez podmiot obowiązany energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych dostarczonej do pojazdów drogowych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania

Rekomendowane zmiany *c.d.*

5. Energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii uzyskaną z bezpośredniego podłączenia do instalacji wytwarzającej energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii i dostarczaną do pojazdów drogowych w całości zalicza się jako odnawialną, jeżeli wykorzystane do jej wytworzenia biopłynny, w rozumieniu art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii lub paliwa z biomasy w rozumieniu art. 2 pkt 25c tej ustawy, spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju określone w art. 28ba-28bcc oraz kryteria ograniczenia gazów cieplarnianych określone w art. 135a ust. 2 lub 3 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii.
6. Minister właściwy do spraw energii ogłasza, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, średni udział energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w całości energii elektrycznej, o którym mowa w ust. 2.

Art. 21b.

Do ustalenia rzeczywistej ilości energii elektrycznej wytworzonej z odnawialnych źródeł energii dostarczonej do pojazdów drogowych lub kolejowych stosuje się wzór:

$l_{oze} = (l_e \times U_{oze}) + l_b$ – gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- l_{oze}** – ilość energii elektrycznej wytworzonej z odnawialnych źródeł energii dostarczonej do pojazdów drogowych lub kolejowych wyrażonej w MJ
- l_e** – ilość energii elektrycznej dostarczonej z sieci energii elektroenergetycznej do pojazdów drogowych lub kolejowych wyrażonej w MJ
- U_{oze}** – udział energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii w całości energii elektrycznej dostarczonej z sieci energii elektroenergetycznej do pojazdów drogowych lub kolejowych przez danego operatora stacji ładowania lub przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określony obwieszczeniem ministra właściwego do spraw energii, o którym mowa w art. 21a ust. 5
- l_b** – ilość energii elektrycznej, o której mowa w art. 21a ust. 4, dostarczonej do pojazdów drogowych, wyrażonej w MJ. W przypadku gdy dany rodzaj energii elektrycznej nie występuje wpisuje się wartość „0”

Implementacja Dyrektywy RED II – Carbon Credits

Postulat BKNM

4 / 7

» **Uwzględnienie na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez podmiot obowiązany energią elektryczną ze źródeł odnawialnych dostarczonej do pojazdów drogowych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania**

Rekomendowane zmiany *c.d.*

Art. 21c.

1. Operator stacji ładowania oraz przewoźnik kolejowy mogą wesprzeć podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy udzielając zgody na zaliczenie energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii dostarczonej do pojazdów drogowych lub kolejowych na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego.
2. Operator stacji ładowania oraz przewoźnik kolejowy zapewniają, że:
 - 1) dana energia elektryczna z odnawialnych źródeł energii przekazana na poczet podmiotu realizującego Narodowy Cel Wskaźnikowy nie będzie przedmiotem innej czynności prawnej, której skutkiem byłoby zaliczenie tej samej energii na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez inny podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy, oraz
 - 2) dana energia elektryczna z odnawialnych źródeł energii nie zostanie wykorzystana w innym niż transport sektorze będącym odbiorcą końcowym w rozumieniu art. 3 pkt 13a ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.
3. Spełnienie warunku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, odbywa się przez zakupienie oraz umorzenie gwarancji pochodzenia, o której mowa w art. 120 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii, w ilości odpowiadającej ilości energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii pobranej z sieci, obliczonej zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 21b.
4. Operator stacji ładowania oraz przewoźnik kolejowy przekazują do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki informację o wsparciu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia zawarcia umowy z podmiotem realizującym Narodowy Cel Wskaźnikowy.

Implementacja Dyrektywy RED II – Carbon Credits

Postulat BKNM

5 / 7

➤ **Uwzględnienie na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez podmiot obowiązany energią elektryczną ze źródeł odnawialnych dostarczonej do pojazdów drogowych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania**

Rekomendowane zmiany *c.d.*

5. W informacji, o której mowa w ust. 4, należy wskazać następujące dane:
 - 1) w zakresie operatora stacji ładowania oraz przewoźnika kolejowego, którzy składają informację:
 - a) nazwę i adres siedziby,
 - b) numer identyfikacji podatkowej (NIP),
 - c) rodzaj oraz zakres wykonywanej działalności gospodarczej,
 - d) ilość energii elektrycznej pochodzącej z odnawialnych źródeł energii obliczonej zgodnie ze wzorem, o którym mowa w art. 21b;
 - 2) nazwę podmiotu realizującego Narodowy Cel Wskaźnikowy, o którym mowa w ust. 1.

Implementacja Dyrektywy RED II – Carbon Credits

Postulat BKNM

6 / 7

» **Uwzględnienie na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez podmiot obowiązany energią elektryczną ze źródeł odnawialnych dostarczonej do pojazdów drogowych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania**

Rekomendowane zmiany *c.d.*

6. Do informacji, o której mowa w ust. 4, operator stacji ładowania oraz przewoźnik kolejowy dołączają oświadczenie zawierające oznaczenie miejsca i datę złożenia oraz podpis osoby uprawnionej do ich reprezentowania o następującej treści:
 - 1) w przypadku operatora infrastruktury ładowania:

„Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, oświadczam, że:

 - a) dane zawarte w informacji są kompletne i zgodne z prawdą;
 - b) znane mi są i spełniam obowiązki wynikające z prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie zapewnienia usługi ładowania określone w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
 - c) wyrażam zgodę, aby wskazany przeze mnie podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy zaliczył energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii dostarczoną przeze mnie do pojazdów drogowych na poczet realizacji przez niego Narodowego Celu Wskaźnikowego;
 - d) oświadczam, że energia elektryczna z odnawialnych źródeł energii przekazana na poczet podmiotu realizującego Narodowy Cel Wskaźnikowy, wskazanego w pkt 3 nie jest przedmiotem innego porozumienia, którego skutkiem byłoby zaliczenie tej samej energii na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez inny podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy;
 - e) znane są mi obowiązki, o których mowa w art. 21c ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach, biopaliwach ciekłych i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii i zobowiązuje się do jego spełnienia.”; klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń;

Implementacja Dyrektywy RED II – Carbon Credits

Postulat BKNM

7 / 7

» **Uwzględnienie na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez podmiot obowiązany energią elektryczną z źródeł odnawialnych dostarczonej do pojazdów drogowych przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania**

Rekomendowane zmiany *c.d.*

- 2) w przypadku przewoźnika kolejowego:

„Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny, oświadczam, że:

 - a) dane zawarte w informacji są kompletne i zgodne z prawdą;
 - b) znane mi są i spełniam obowiązki przewoźnika kolejowego określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
 - c) wyrażam zgodę, aby wskazany przeze mnie podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy zaliczył energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii dostarczoną przeze mnie do pojazdów kolejowych na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego;
 - d) oświadczam, że energia elektryczna z odnawialnych źródeł energii przekazana na poczet podmiotu realizującego Narodowy Cel Wskaźnikowy, wskazanego w pkt 3 nie jest przedmiotem innego porozumienia, którego skutkiem byłoby zaliczenie tej samej energii na poczet realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego przez inny podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy;
 - e) znane są mi obowiązki, o których mowa w art. 21c ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach, biopaliwach ciekłych i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii i zobowiązuje się do jego spełnienia.”; klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.
7. Dokumenty potwierdzające ilość energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii oraz potwierdzenie umorzenia gwarancji pochodzenia potwierdzające spełnienie obowiązku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, operator stacji ładowania oraz przewoźnik kolejowy przekazuje do podmiotu realizującego Narodowy Cel Wskaźnikowy do dnia 31 stycznia roku następującego po roku, w którym dokonano dostarczenia energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii do pojazdów drogowych lub kolejowych.
8. Informacja, o której mowa w ust. 4, może być sporządzona w postaci elektronicznej i przesłana za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344).

Strategia Nowej Mobilności

WE
DRIVE
NEW
MOBILITY

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

1 / 2

➤ **Prawne zdefiniowanie
i skodyfikowanie transportu
współdzielonego**

Skonkretyzowane zmiany

Definicje:

Pojazd współdzielony

Pojazd, odpowiednio wyposażony i oznaczony, udostępniony za opłatą w formule ogólnodostępnej przez operatora pojazdów współdzielonych zarejestrowanym użytkownikom, a którego wypożyczenie odbywa się samoobsługowo za pomocą aplikacji mobilnej, nieprzerwanie przez cały rok oraz całą dobę. Pojazdem współdzielonym, po spełnieniu powyższych warunków, może być np.:

- 1) Samochód osobowy
- 2) Samochód ciężarowy
- 3) Motocykl
- 4) Motorower
- 5) Rower
- 6) Hulajnoga elektryczna
- 7) Urządzenie transportu osobistego

Hub mobilności

Wydzielone i oznakowane miejsce, w których udostępniane są przynajmniej trzy różne typy pojazdów współdzielonych oraz ew. dodatkowa infrastruktura lub usługi.

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

2 / 2

▶ **Prawne zdefiniowanie i skodyfikowanie transportu współdzielonego**

Skonkretyzowane zmiany *c.d.*

Definicje:

Operator pojazdów współdzielonych

Podmiot odpowiedzialny za zarządzanie flotą pojazdów współdzielonych, do których posiada prawo własności lub korzystania, spełniający wszystkie poniższe warunki:

1. Liczebność floty

– min. 25 pojazdów współdzielonych tego samego rodzaju dostępnych dla użytkowników

2. Niskoemisyjność floty

– min 95% posiadanych pojazdów tego samego rodzaju wyposażonych w napęd w pełni elektryczny lub spełniających min. normę emisji Euro 6 lub nowszą.

3. Geograficzna dystrybucja

– objęcie działaniem świadczenia usługi współdzielenia pojazdów w obrębie administracyjnych granic całego miasta, w którym rozlokowane są pojazdy, za wyjątkiem terenów niezamieszkałych.

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

➤ **Otwarte dane transportu publicznego i prywatnego**

Skonkretyzowane zmiany

Przyjęcie „Ustawy o udostępnianiu i przetwarzaniu danych dotyczących transportu publicznego i prywatnego”, która będzie określała zasady i warunki przekazywania przez przewoźników prywatnych i publicznych danych dotyczących pojazdów wykorzystywanych w ramach świadczonych usług oraz przetwarzania tych danych

Zapisy ustawy powinny odpowiadać na następujące kwestie:

- 1) Które podmioty powinny być zobowiązane do udostępniania danych?
- 2) Jakie dane powinny być udostępniane?
- 3) W jaki sposób dane powinny być udostępniane?
- 4) Kto powinien być odpowiedzialny za agregowanie danych?
- 5) Kto i w jaki sposób powinien mieć dostęp do udostępnionych danych?

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

1 / 2

➤ **Uprzywilejowanie pojazdów
współdzielonych
w przestrzeni miejskiej**

Skonkretyzowane zmiany

Dodanie w „Ustawa o drogach publicznych” w Art. 12 punktu mówiącego o:

Art. 12.

Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów współdzielonych, o których mowa w art. (konieczne wcześniejsze zdefiniowanie pojazdu współdzielonego w Prawo o ruchu drogowym) na drogach publicznych. Ze stanowisk postojowych, o których mowa, mogą korzystać wyłącznie pojazdy współdzielone, w celu ich promocji w przestrzeni miejskiej.

Dodanie w „Rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych” zapisów wdrażających nowe znaki drogowe dedykowane dla pojazdów współdzielonych takich jak np:

- 1) Piktogram podstawowy pojazdu współdzielonego (znak pionowy i poziomy)
 - 2) Miejsce postojowe zastrzeżone dla pojazdów współdzielonych
 - 3) Hub mobilności
-

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

2 / 2

Uprzywilejowanie pojazdów współdzielonych w przestrzeni miejskiej

Skonkretyzowane zmiany *c.d.*

Dodanie w „Ustawie o drogach publicznych” punktu mówiącego o:

Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania, ma obowiązek wprowadzenia opłaty abonamentowej lub zryczałtowanej dla operatorów pojazdów współdzielonych (konieczne wcześniejsze skodyfikowanie w prawie o ruchu drogowym)

Dodanie w „Ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych” w Art. 39 pkt.4 podpunkt 2 punktu 5

Art. 39.

5. Pojazdy współdzielone

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko na terenie gminy można ustanowić strefę czystego transportu obejmującą drogi, których zarządcą jest gmina, do której zakazuje się wjazdu pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym innych niż:

– Zarządzanych przez operatora pojazdów współdzielonych
(konieczne wcześniejsze skodyfikowanie w prawie o ruchu drogowym)

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

➤ **Przyjazne podatki
dla pojazdów
współdzielonych**

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana stawki VAT z 23% do 8% poprzez dodanie do załącznika nr 3 ustawy VAT punktu:

Załącznik nr 3

Usługi operatorów pojazdów współdzielonych

(po wcześniejszym zdefiniowaniu w ustawie prawo o ruchu drogowym)

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

» **Cyfrowy dostęp do centralnych baz danych (CEPIK)**

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie zmiany w ustawie prawo o ruchu drogowym:

Art. 80c.

1. Dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, następującym podmiotom:
 - 36) operatorom pojazdów współdzielonych – w celu umożliwienia ograniczenia dostępu do pojazdów, osobom nieposiadającym ważnego prawa jazdy.

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

➤ **Nowa mobilność w SUMP:
planach zrównoważonej
mobilności miejskiej**

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie wymogu ewaluacji przez Centrum Kompetencji SUMP istniejących i przygotowywanych przez polskie miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej pod kątem ich kompletności i aktualności z najnowszymi zaleceniami KE (obecnie z marca 2023 r.), w tym m.in. dotyczącymi takich aspektów jak:

- 1) mobilność współdzielona,
- 2) mikromobilność,
- 3) multimodalność,
- 4) optymalizacja infrastruktury parkingowej,
- 5) mobilność na żądanie (np. taxi),
- 6) logistyka miejska (np. dostawy tzw. ostatniej mili),
- 7) plany zarządzania mobilnością,
- 8) usługi cyfrowe w zakresie mobilności multimodalnej (np. platformy MaaS),
- 9) gromadzenie danych nt. mobilności od różnych interesariuszy.

Strategia Nowej Mobilności

Postulat BKNM

- ▶ **Optymalizacja przepisów dla mikromobilności – zwiększenie limitu szerokości roweru**

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie zmiany w ustawie prawo o ruchu drogowym Art. 2. podpunkt 47 polegającej na:

Art. 2

47. rower – pojazd o szerokości nieprzekraczającej 1,1 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h;

Bezpieczeństwo przeciwpożarowe – wytyczne ppoż

WWE
DRIVE
NEW
MOBILITY

Bezpieczeństwo przeciwpożarowe – wytyczne ppoż

Postulat BKNM

- **Ujednolicenie wytycznych w zakresie ochrony przeciwpożarowej garaży w obiektach budowlanych przeznaczonych do ładowania samochodów elektrycznych i hybrydowych plug-in, w ramach ustanowienia wymagań dla instalacji elektrycznych i przeciwpożarowych**

Wyzwanie

- **W aktualnym stanie prawnym brakuje ujednoczonych wytycznych w zakresie bezpieczeństwa pożarowego**
 - Ich ujednolicenie jest istotne w odpowiedzi na rynkową potrzebę określenia warunków ochrony przeciwpożarowej dla garaży w obiektach budowlanych, w których są ładowane pojazdy elektryczne i hybrydowe plug-in

Bezpieczeństwo przeciwpożarowe – wytyczne ppoż

Szczegółowe postulaty BKNM obejmują m.in.

➤ Wprowadzenie obowiązku stosowania odpowiednich zabezpieczeń różnicowoprądowych, oddzielnie dla każdego punktu ładowania, stosowanie – w nowoprojektowanych instalacjach wewnątrz budynków – przewodów i kabli zasilających o klasie reakcji na ogień nie niższej niż B2ca-s1b, d1, a1, z wyłączeniem kabli układanych w ziemi (rekomendacja Komisji), czy też przeprowadzanie przeglądów okresowych zgodnie z wymogami producenta punktów ładowania, nie rzadziej niż zgodnie z obowiązującymi przepisami

➤ Możliwość dopuszczenia (po wykonaniu ekspertyzy) zasilania kolejnego punktu ładowania z układu zalicznikowego danego mieszkania, jeśli zabezpieczenie główne rozdzielnicy dedykowanej dla stacji ładowania jest niewystarczające. Zaleca się wówczas zastosowanie takich punktów ładowania, które umożliwiają implementację systemu zarządzania mocą pomiędzy wszystkimi gniazdami ładowania zasilanymi z danej rozdzielnicy

➤ Wprowadzenie obowiązku podłączania ładowarek mobilnych tylko i wyłącznie do odpowiednio przystosowanych (na podstawie pozostałych wytycznych) gniazd elektrycznych, instalowania i zabezpieczania punktu ładowania zgodnie z wymaganiami producenta, czy też zakaz używania przedłużaczy i adapterów (przejściówek) w procesie ładowania pojazdów elektrycznych

Rozporządzenie w sprawie baterii

WWE
DRIVE
NEW
MOBILITY

Rozporządzenie w sprawie baterii

Postulat BKNM

➤ **Podjęcie prac nad regulacjami w obszarze rozszerzonej odpowiedzialności producentów baterii**

Bariera

➤ **W Rozporządzeniu bateryjnym w zakresie ROP – w tym konieczność zapewnienia zgodności krajowego mechanizmu ROP z wymogami wynikającymi z Dyrektywy Odpadowej (dyrektywa 2008/98/WE w sprawie odpadów) – znacząco różnią się od obowiązków wynikających z ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach**

→ Dlatego konieczne będzie przyjęcie całkowicie nowych regulacji w tym obszarze (w miejsce regulacji obecnie obowiązujących)

Rekomendowane zmiany

Powinny zostać rozpoczęte prace nad regulacjami krajowymi określającymi mechanizm ROP w szczególności w zakresie:

1. Określenia sposobu funkcjonowania systemu - zbudowanie efektywnego mechanizmu ROP, pozwalającego na osiągnięcie stawianych mu celów w zakresie zbiórki zużytych baterii i zgodnych z wymogami wynikającymi z regulacji unijnych wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz i wyboru odpowiedniego sposobu zbudowania tego mechanizmu. Konieczny będzie także dialog z przedstawicielami rynku. Pozwoli to zbudować efektywny mechanizm ROP, który będzie uwzględniał lokalne uwarunkowania rynkowe
2. Określenia wartości wkładów finansowych producentów - Dyrektywa Odpadowa wymaga, aby wkłady finansowe wpłacane przez producentów w celu wypełnienia ich obowiązków w ramach mechanizmu ROP nie przekraczały kosztów niezbędnych do świadczenia usług gospodarowania odpadami w sposób efektywny kosztowo
3. Rejestracji producentów lub organizacji odpowiedzialności producentów oraz ich sprawozdawczości jak i określenia organów właściwych w sprawach związanych z powyższym możliwe będzie skorzystanie z rozwiązań już obowiązujących – a więc wprowadzenie wymogu rejestracji i składania sprawozdań przez producentów i organizacje odpowiedzialności producentów poprzez BDO (ze wskazaniem marszałka województwa jako organu właściwego)

Rozporządzenie w sprawie baterii

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie przepisów umożliwiających realizację obowiązków w zakresie zbierania i przetwarzania zużytych baterii**

Bariera

➤ **Rozporządzenie bateryjne przewiduje obowiązki producentów (organizacji odpowiedzialności producentów) w zakresie osiągnięcia wymaganych poziomów zbierania m.in. dla baterii przenośnych. Kategoria ta obejmuje baterie powszechnie używane przez konsumentów do użytku domowego, których odpady często nie są właściwie zagospodarowywane przez konsumentów (nie są zwracane do odpowiednich punktów zbiórki zużytych baterii)**

→ Zapewnienie dostępności materiałów pochodzących z recyklingu na rynku (w celu spełnienia wymogów dotyczących wymaganych poziomów zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w bateriach) będzie wymagać powstania nowych zakładów przetwarzania (recyklingu) baterii

Rekomendowane zmiany

1. Określenie zasad zbierania i przetwarzania baterii przez publiczne organy gospodarowania odpadami (zużyte baterie zebrane od nieprofesjonalnych użytkowników końcowych) oraz mechanizmów rozdzielania zużytych baterii – w sposób umożliwiający jak najefektywniejszą zbiórkę baterii i umożliwienie poddania możliwie jak największej liczby baterii recyklingowi
2. Przeznaczenie dodatkowych środków publicznych na kampanie społeczne ukierunkowane na edukację i zwiększanie świadomości konsumentów w zakresie odpowiedniego sposobu postępowania ze zużytymi bateriami. Działania mogłyby być podejmowane np. przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) w ramach prowadzonej działalności
3. Polski ustawodawca powinien także rozważyć podjęcie prac nad wprowadzeniem systemu kaucyjnego na zużyte baterie przenośne. Wdrożenie takiego ogólnopolskiego systemu stanowiłoby zachętę dla użytkowników końcowych do dokonywania zwrotu zużytych baterii przenośnych do odpowiednich punktów zbiórki i tym samym pomogłoby zwiększyć poziomy selektywnej zbiórki odpadów baterii przenośnych. To z kolei skutkowałoby zwiększeniem dostępności na rynku materiałów pochodzących z recyklingu baterii (zebranych w ramach systemu kaucyjnego)
4. Usprawnienie procedur administracyjnych związanych z uruchomieniem zakładu przetwarzania (recyklingu) zużytych baterii – ew. z mechanizmami wsparcia finansowego dla takich inwestycji. Dofinansowanie może zostać wpisane w programy zarządzane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju lub NFOŚiGW.

Rozporządzenie w sprawie baterii

Postulat BKNM

➤ **Przyspieszenie prac nad regulacjami, które umożliwią szersze wykorzystanie energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, a tym samym wpłyną na możliwość redukcji śladu węglowego baterii**

Bariera

➤ **Wdrożenie postulatów w zakresie promowania i umożliwienia szerszego wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych wymaga szeregu zmian legislacyjnych w obszarze regulacji energetycznych (w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne oraz w ustawie z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii)**

→ Wiele z koniecznych zmian w obszarze „zielonej” energii jest obecnie wprowadzanych do regulacji lub jest procedowana w ramach procesu legislacyjnego

Rekomendowane zmiany

Kluczowe dla redukcji śladu węglowego baterii będzie usprawnienie i przyspieszenie prac nad regulacjami mającymi ułatwić korzystanie z energii ze źródeł odnawialnych takimi jak np.:

1. Zniesienie barier regulacyjnych w celu ułatwienia zawierania umów cPPA
2. Rozwój instalacji magazynowania energii elektrycznej w celu zwiększenia elastyczności systemu poprzez wprowadzenie systemu wsparcia dla magazynów energii elektrycznej umożliwiającego integrowanie magazynów energii ze źródłami wytwórczymi
3. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury sieciowej przez operatorów systemów elektroenergetycznych w celu umożliwienia przyłączenia do sieci jak największej ilości instalacji źródeł wytwórczych OZE

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Wdrożenie wsparcia ze środków publicznych (w formie funduszu celowego) na rzecz dywersyfikacji działalności polskich przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego w kierunku produktów i usług związanych z sektorem nowej mobilności**

Opis/uzasadnienie

➤ **Wdrożenie wsparcia ze środków publicznych (w formie funduszu celowego) na rzecz dywersyfikacji działalności polskich przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego w kierunku produktów i usług związanych z sektorem nowej mobilności to potencjalnie kluczowy instrument stymulujący wzrost wartości polskiego sektora elektromobilności oraz transformację krajowego przemysłu motoryzacyjnego w kierunku e-mobility**

- Budżet ww. funduszu powinien zostać przeznaczony przede wszystkim na dofinansowanie dostawców podzespołów. To kluczowa kategoria firm branży motoryzacyjnej w Polsce. Dofinansowanie ułatwi dostawcom części przeznaczonych wyłącznie do pojazdów spalinowych (takich jak np. układy wydechowe) zmianę lub rozszerzenie swojej oferty o komponenty wykorzystywane w EV lub podzespoły uniwersalne. Drugą, główną kategorią beneficjentów środków z funduszu powinny zostać firmy wytwarzające w Polsce pojazdy
- Dofinansowanie pozwoli na podniesienie ich potencjału produkcyjnego w zakresie pojazdów zeroemisyjnych oraz zachęci do wdrażania na linie montażowe kolejnych modeli BEV. Środki z dedykowanego funduszu powinny trafić również do przedsiębiorstw z branży elektromobilności rozważających ulokowanie nowych zakładów produkcyjnych w Polsce
- Maksymalizację korzyści związanych z uruchomieniem opisywanej instytucji może ułatwić powołanie do życia – wzorem Niemiec – rady eksperckiej, pełniącej względem zarządu funduszu funkcję ciała doradczego w przedmiocie alokacji środków finansowych

Skonkretyzowane zmiany

Status

- Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguluje wskazane kwestie
- > Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Utworzenie dedykowanego funduszu celowego na działalność B+R z zakresu nowej mobilności**

Opis/uzasadnienie

➤ Celem utworzenia dedykowanego funduszu celowego na działalność B+R powinno być wsparcie i w konsekwencji podniesienie potencjału badawczo-rozwojowego przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w dziedzinie nowej mobilności na terytorium Polski

→ Ułatwi to wypracowywanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych pozytywnie wpływających na dalszy wzrost konkurencyjności krajowej branży e-mobility, zwłaszcza na rynkach zagranicznych

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

› Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Optymalizacja obowiązujących przepisów pod kątem stymulowania napływu i skrócenia czasu realizacji inwestycji branży bateryjnej (również z obszaru recyklingu)**

Opis/uzasadnienie

➤ W celu utrzymania wiodącej pozycji Polski w branży bateryjnej, konieczne jest przyspieszenie procedur administracyjnych (m.in. w zakresie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), opóźniających realizację inwestycji w tym obszarze i potencjalnie zniechęcających zagranicznych inwestorów do lokowania swoich zakładów w Polsce

→ W rezultacie skomplikowanych i przewlekłych procedur, czas budowy zakładu odzyskującego niezbędne dla branży bateryjnej surowce może trwać nawet 5 lat

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

> Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Wdrożenie wsparcia ze środków publicznych na rzecz realizacji szkoleń pracowników przemysłu motoryzacyjnego w zakresie kwalifikacji w dziedzinie nowej mobilności**

Opis/uzasadnienie

➤ **W celu wsparcia wysiłków branży prowadzących do podnoszenia kompetencji obecnych i potencjalnych pracowników sektora e-mobility, celowe jest udostępnienie dofinansowania ze środków publicznych na rzecz realizacji praktycznych i teoretycznych szkoleń w szeroko pojętej dziedzinie nowej mobilności**

- Wprowadzenie dedykowanego programu dofinansowania (ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej) szkoleń i kursów certyfikacyjnych dla pracowników firm sektora motoryzacyjnego dysponuje potencjałem, by przyczynić się do zwiększenia dostępności wysoko wykwalifikowanych kadr na polskim rynku i zachęcić firmy sektora e-mobility do inwestowania w Polsce
- Podobny program uruchomiono w grudniu 2021 r. we Francji. Inicjatywa „Umiejętności i zawody przyszłości” (franc. Compétences et métiers d’avenir) ma na celu ułatwienie tworzenia lub dostosowywania kursów szkoleniowych pod kątem podnoszenia kwalifikacji niezbędnych w zawodach przyszłości. Wysokość funduszy przeznaczonych na ten cel wyniosła 2 mld euro

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

› Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Wdrożenie ze środków publicznych wsparcia nabywców prywatnych stacji ładowania o mocy poniżej 22 kW**

Opis/uzasadnienie

- Na podstawie badań EV Klub Polska, ponad 80% kierowców samochodów z napędem elektrycznym preferuje ładowanie swoich pojazdów w domu lub w pracy. Wprowadzenie programu dotacji do prywatnych stacji ładowania w Polsce stanowiłoby czynnik stymulujący wewnętrzny rynek e-mobility i tym samym wzmacniający pozycję rynkową polskich producentów ładowarek (w szczególności wallboxów)
- Do tej pory w Polsce wsparcie nieogólnodostępnych stacji ładowania przewidywały wyłącznie programy pilotażowe z 2020 r. („eVan” oraz „Koliber”), jak również dedykowane nabory w ramach programu „Wsparcie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i infrastruktury tankowania wodoru” (które uwzględniały jednak wyłącznie dotacje do stacji o mocy nie mniejszej niż 22 kW)
 - Dopłaty do urządzeń o niższej mocy miały zostać wdrożone wraz z kolejnymi odsłonami programu „Mój Prąd”, jednak zapowiedzi w tym zakresie nie zostały zrealizowane

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

- > Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Obniżenie kosztów nabywania energii dla odbiorców realizujących europejskie polityki klimatyczne wraz z rekompensatą dla podmiotów OSD**

Opis/uzasadnienie

➤ **Obniżenie opłat dystrybucji energii (zmiennych i stałych) dla odbiorców prowadzących działalność w sposób realizujący europejskie polityki dotyczące energii i klimatu (np. REPowerEU, Europejski Zielony Ład, Europejskie Prawo o Klimacie) w obszarze redukcji emisji gazów cieplarnianych, korzystania z bezemisyjnego transportu, zwiększenie efektywności energetycznej budynków, rozwijania innowacyjnych technologii w zakresie elektromobilności**

- Rozwiązanie to skutkowałoby finalnie obniżeniem cen nabywania energii, a co za tym idzie wpłynęłoby realnie na obniżenie kosztów ponoszonych zarówno przez przedsiębiorców (obniżenie kosztów produkcyjnych EV i komponentów EV, a także tworzenia i utrzymywania infrastruktury ładowania), a także konsumentów (obniżenie kosztów nabywania i ładowania pojazdów przez użytkowników EV)
- W ramach rekompensaty strat ponoszonych przez OSD wynikających z obniżenia opłat sieciowych, państwo (realizując polityki środowiskowe i klimatyczne) udzieliłoby podmiotom OSD pomocy na budowę i modernizację infrastruktury energetycznej, w wielkości odpowiadającej wielkości straty (pomoc notyfikowana na podstawie Wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią z 2022 r.)
- **Proponowane warunki pomocy OSD:**
 - › Przyznana w celu przewyciężenia niedoskonałości rynku, których nie można w pełni usunąć za pomocą obowiązkowych taryf dla użytkowników
 - › Pomoc musi być konieczna i adekwatna
 - › Pomoc musi być proporcjonalna i ograniczona do niezbędnego minimum
 - › Komisja oceniłaby zakres, w jakim:
 - niedoskonałość rynku prowadzi do niewystarczającej dostępności niezbędnej infrastruktury
 - infrastruktura jest dostępna stronom trzecim oraz podlega uregulowaniom dotyczącym taryf
 - projekt przyczynia się do zapewnienia bezpieczeństwa dostaw energii w Unii lub do spełnienia celów z zakresu neutralności klimatycznej Unii

Skonkretyzowane zmiany

Status

- Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguluje wskazane kwestie
- › Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Dofinansowanie zakupu pojazdów eHDV**

Opis/uzasadnienie

➤ Wdrożenie tego rozwiązania wymagałoby opracowania zasad funkcjonowania programu finansowanego ze środków NFOŚiGW wzorem programu „Mój Elektryk”.

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

› Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **System dopłat dla użytkowników eHDV oparty na poziomie obniżenia emisji CO₂**

Opis/uzasadnienie

➤ Zgodnie z pakietem Fit for 55 do 2026 r. w ramach rewizji Dyrektywy 2003/87/EC o handlu emisjami sektor transportu drogowego zostanie objęty systemem handlu uprawnieniami do emisji, co będzie wiązało się z nakładaniem opłat w przypadku zanieczyszczania środowiska, a więc na użytkowników pojazdów emitujących CO₂, co będzie równoznaczne z mniejszymi obciążeniami użytkowników pojazdów eHDV

→ W świetle powyższego możliwe jest rozważenie wdrożenia rozwiązania na poziomie krajowym, które będzie wypełniać założenia związane z systemem handlu emisjami w transporcie drogowym jednak o charakterze przejściowym do czasu wdrożenia zapowiadanego rozwiązania na poziomie europejskim

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

> Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ System dopłat dla użytkowników eHDV oparty na poziomie obniżenia emisji NOx

Opis/uzasadnienie

➤ Rozwiązanie jak to dotyczące systemu opartego na poziomie obniżenia emisji CO₂ z tą różnicą, że nie jest przewidziane w Pakiecie Fit for 55

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

› Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie dopłat do zakupu, leasingu i wynajmu pojazdów elektrycznych używanych**

Opis/uzasadnienie

➤ **Aktualne przepisy prawa ochrony środowiska nie przewidują możliwości pozyskania wsparcia na finansowanie zakupu lub innych form korzystania z pojazdów elektrycznych używanych**

- W związku z rozwojem rynku i specyfiką polskiego rynku, w ramach której osoby indywidualne przeważnie decydują się na pojazdy używane należy rekomendować wprowadzenie mechanizmu wsparcia takich osób
- Program mógłby być wzorowany na programie Mój Elektryk

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

- › Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

1 / 2



Wdrożenie rozwiązań w ramach Tymczasowych Kryzysowych i Przejściowych Ram środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki po agresji Rosji wobec Ukrainy przyjęte w dniu 9 marca 2023 r. (TCTF)

Opis/uzasadnienie



TCTF umożliwia państwom członkowskim udzielanie przedsiębiorstwom znacznego wsparcia w ramach pomocy państwa w celu rozwoju i stymulacji przedsiębiorstw, które będą napędzać transformację energetyczną w UE.

Z tego względu konieczne jest notyfikowanie przez Polskę do KE krajowych programów pomocy wraz z określeniem szacowanych budżetów, co pozwoli na utrzymanie konkurencyjności Polski na arenie międzynarodowej.

Zgodnie z Ramami KE pomoc powinna się skupiać na m. in. poniższych sekcjach:

→ pomoc na dodatkowe koszty związane z wyjątkowo znacznymi wzrostami cen gazu ziemnego i energii elektrycznej (sekcja 2.4)

Tymczasowe wsparcie może łagodzić skutki wyjątkowo znacznych wzrostów cen gazu ziemnego i energii elektrycznej, spowodowanych rosyjską agresją wobec Ukrainy

→ pomoc na przyspieszenie wprowadzania energii odnawialnej i magazynowania energii istotne w kontekście REPowerEU (sekcja 2.5)

Pomoc ma być przyznawana na jeden z następujących celów:

- inwestycje w produkcję energii ze źródeł odnawialnych zdefiniowanej w art. 2 pkt 1) dyrektywy (UE) 2018/2001106, w tym produkcję wodoru odnawialnego i odnawialnych paliw wodoropochodnych, ale z wyłączeniem produkcji energii elektrycznej z wodoru odnawialnego;
- inwestycje w magazynowanie energii elektrycznej lub przechowywanie energii cieplnej (także w połączeniu z jednym z innych rodzajów inwestycji objętych niniejszą sekcją);
- inwestycje w magazynowanie wodoru odnawialnego, biopaliw, biopłynów, biogazu (w tym biometanu) i paliw z biomasy, gdzie co roku co najmniej 75% zmagazynowanej zawartości uzyskiwane jest z bezpośrednio przyłączonego zakładu produkcji wodoru odnawialnego, biopaliw, biopłynów, biogazu lub paliw z biomasy

Skonkretyzowane zmiany

Status

→ Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguluje wskazane kwestie

> Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

2 / 2



Wdrożenie rozwiązań w ramach Tymczasowych Kryzysowych i Przejściowych Ram środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki po agresji Rosji wobec Ukrainy przyjęte w dniu 9 marca 2023 r. (TCTF)

Opis/uzasadnienie

→ Pomoc na obniżenie emisyjności przemysłowych procesów produkcyjnych przez elektryfikację lub wykorzystywanie wodoru odnawialnego lub wodoru elektrolitycznego spełniającego określone warunki oraz na środki w zakresie efektywności energetycznej (sekcja 2.6)

Pomoc na inwestycje prowadzące do:

- znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w wyniku działalności przemysłowej, w której źródłem energii lub surowcem są obecnie paliwa kopalne, lub
- znacznego zmniejszenia zużycia energii w działalności i procesach przemysłowych

→ Pomoc na dodatkowe zmniejszenie zużycia energii elektrycznej (sekcja 2.7)

Wsparcie to może pomóc złagodzić wyjątkowy wzrost cen energii elektrycznej poprzez zmniejszenie zużycia w przypadku droższych technologii wytwarzania energii elektrycznej (obecnie opartych na gazie). W związku z tym również ważne jest utrzymanie zachęt do osiągniętych obecnie zmniejszeń zużycia energii elektrycznej oraz zapewnienie spójności z celami w zakresie zmniejszania zapotrzebowania na gaz określonymi w rozporządzeniu (UE) 2022/1369.

→ Pomoc na przyspieszenie inwestycji w sektorach o znaczeniu strategicznym dla przejścia na gospodarkę o zerowej emisji netto (sekcja 2.8)

Pomoc przyznaje się w celu zachęcenia do:

- produkcji urządzeń istotnych dla przejścia na gospodarkę o zerowej emisji netto, a mianowicie baterii, paneli słonecznych, turbin wiatrowych, pomp ciepła, elektrolizerów oraz urządzeń do wychwytywania i składowania dwutlenku węgla (CCUS) lub
- produkcji kluczowych komponentów przeznaczonych do bezpośredniego użytku jako materiał do produkcji urządzeń określonych w ppkt (i) i używanych głównie w tym celu lub
- produkcji lub odzysku pokrewnych surowców krytycznych niezbędnych do produkcji urządzeń i kluczowych komponentów określonych w ppkt (i) oraz (ii) powyżej;

Skonkretyzowane zmiany

Status

→ Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

> Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

Wdrożenie rozwiązań przewidzianych w Filarze II

Opis/uzasadnienie

W dniu 22 grudnia 2022 r. opublikowano przyjętą przez Radę (UE) Dyrektywę w sprawie zapewnienia globalnego minimalnego poziomu opodatkowania międzynarodowych grup przedsiębiorstw oraz dużych grup krajowych w Unii Europejskiej (Filar II)

Nowe rozwiązanie sprowadza się do wdrożenia rozbudowanego mechanizmu alokacji podatku wyrównawczego, stanowiącego różnicę pomiędzy efektywnie zapłaconym podatkiem w danej jurysdykcji a minimalną stopą opodatkowania przewidzianą przez Dyrektywę (15%)

Proponowane kierunki działań to:

- określenie zasad krajowego podatku wyrównawczego w Polsce,
- implementację Dyrektywy do przepisów krajowych bez dodawania przepisów, które byłyby bardziej restrykcyjne od przepisów unijnych,
- maksymalne rozbudowanie Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej, tak by przedsiębiorcy, którzy potencjalnie wpisywaliby się w założenia Filaru II mogli korzystać w zdecydowanej większości z grantów rządowych, zamiast zwolnienia z CIT w ramach PSI,
- określenie wprost w przepisach krajowych, że klauzula substance carve-out ma zastosowanie do podmiotów korzystających z SSE i PSI,

kontakt z przedsiębiorcami działającymi już w Polsce, których może objąć Filar II, oraz szeroko zakrojone konsultacje społeczne przy wdrażaniu przepisów krajowych.

Skonkretyzowane zmiany

Status

- Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym, które kompleksowo ureguluje wskazane kwestie
- › Projekt szczegółowych rozwiązań do opracowania po przyjęciu rozwiązań kierunkowych

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

Wydłużenie terminu decyzji PSI

Opis/uzasadnienie

Obecnie decyzje o wsparciu w ramach tzw. Polskiej Strefy Inwestycji są przyznawane na 10, 12 lub 15 lat

- Z uwagi na planowane wejście w życie Filaru II oraz aktualną sytuację gospodarczą (inflacja, agresji Rosji na Ukrainę) proponuje się wydłużenie okresu, na który wydawane są decyzje o wsparciu, co w naszej ocenie pozwoli na liniowe wykorzystanie pomocy publicznej przez przedsiębiorców w pełnej wysokości

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana § 7 ust. 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2022 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej niektórym przedsiębiorcom na realizację nowych inwestycji:

§ 7.1.

Decyzję o wsparciu wydaje się na okres:

1. ~~10~~ 12 lat – w przypadku nowej inwestycji zlokalizowanej na terenie województwa dolnośląskiego, województwa wielkopolskiego lub w gminach należących do regionu warszawskiego stołecznego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej;
2. ~~12~~ 14 lat – w przypadku nowej inwestycji zlokalizowanej w regionie o maksymalnej intensywności pomocy publicznej wynoszącej 30% lub 40% zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej;
3. ~~15~~ 17 lat – w przypadku nowej inwestycji zlokalizowanej w regionie o maksymalnej intensywności pomocy publicznej wynoszącej 50% zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej lub w przypadku, o którym mowa w art. 13 ust. 5 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o wspieraniu nowych inwestycji.

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ Zmiana momentu rozpoczęcia produkcji w PSI

Opis/uzasadnienie

➤ Ostatnia nowelizacja Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2022 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej niektórym przedsiębiorcom na realizację nowych inwestycji (Dz. U. 2022 poz. 2861), będąca aktem wykonawczym do ustawy o wspieraniu nowych inwestycji (dot. Polskiej Strefy Inwestycji), wprowadziła zmianę, że wsparcie z tytułu kosztów kwalifikowanych nowej inwestycji nie przysługuje przedsiębiorcy, już począwszy od miesiąca, w którym poniósł te koszty po dniu wydania decyzji o wsparciu, a dopiero od momentu, w którym upłynął termin zakończenia inwestycji określony w decyzji o wsparciu, aż do wygaśnięcia decyzji o wsparciu lub wyczerpania maksymalnej dopuszczalnej pomocy regionalnej, w zależności od tego, które zdarzenie wystąpi wcześniej

- Przesunięcie to powoduje, że znacząco skróci się okres, w którym przedsiębiorcy działający w Polskiej Strefie Inwestycji będą mogli korzystać ze zwolnienia
- **Przykład:** Dla inwestycji objętej decyzją o wsparciu na okres 10 lat, której termin zakończenia upływa w ciągu 4 lat od jej rozpoczęcia, tylko 6 lat pozostanie przedsiębiorcy na skonsumowanie przysługującego mu zwolnienia podatkowego
- Wobec tego postuluje się w tym zakresie zmianę poprzez wskazanie, że wsparcie już począwszy od miesiąca, w którym przedsiębiorca strefowy poniósł koszty po dniu wydania decyzji o wsparciu

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana § 9 ust. 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2022 r. w sprawie pomocy publicznej udzielanej niektórym przedsiębiorcom na realizację nowych inwestycji:

§ 9. 1.

Wsparcie z tytułu kosztów kwalifikowanych nowej inwestycji przysługuje przedsiębiorcy, począwszy od miesiąca, w którym ~~upłynął termin zakończenia inwestycji określony w decyzji o wsparciu~~ ~~poniósł te koszty po dniu wydania decyzji o wsparciu~~, aż do wygaśnięcia decyzji o wsparciu lub wyczerpania maksymalnej dopuszczalnej pomocy regionalnej, w zależności od tego, które zdarzenie wystąpi wcześniej, z zastrzeżeniem wyjątku, o którym mowa w § 5 ust. 6.

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

Wprowadzenie możliwości rozliczania straty w PSI

Opis/uzasadnienie

W ramach instrumentu Specjalnych Stref Ekonomicznych i Polskiej Strefy Inwestycji do tej pory wykluczone było rozliczanie strat i dochodów z działalności zwolnionej i opodatkowanej:

- nie było możliwe pomniejszenie dochodu podlegającego opodatkowaniu o stratę poniesioną w ramach działalności zwolnionej
- aby podatnik mógł ustalić stratę, musi uwzględniać unormowania zawarte w art. 7 ust. 3 ustawy o CIT, z którego wynika, iż przy ustalaniu straty również nie może on uwzględniać przychodów i kosztów ich uzyskania ze źródeł, z których dochody nie podlegają opodatkowaniu albo są wolne od podatku, o czym stanowi art. 7 ust. 4 ustawy o CIT
- strata osiągnięta w danym roku w ramach działalności zwolnionej nie podlega również rozliczeniu z dochodami w ramach działalności zwolnionej lat kolejnych

Jeśli nie będzie możliwości przesunięcia rozpoczęcia korzystania ze zwolnienia podatkowego (na miesiąc poniesienia kosztów) i datą startową dla zwolnienia będzie data zakończenia inwestycji, to postulujemy zmianę przepisów podatkowych poprzez umożliwienie rozliczania straty przez przedsiębiorców strefowych

Skonkretyzowane zmiany

Zmiana art. 7 ust. 3 pkt 1 ustawy o CIT:

Art. 7. 3.

Przy ustalaniu dochodu, o którym mowa w ust. 1, stanowiącego podstawę opodatkowania nie uwzględnia się:

1. przychodów ze źródeł przychodów położonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub za granicą, jeżeli dochody z tych źródeł nie podlegają opodatkowaniu podatkiem dochodowym albo są wolne od podatku, [z wyłączeniem dochodów wolnych od podatku zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 34 i 34a;](#)

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ Modyfikacja stawek amortyzacyjnych

Opis/uzasadnienie

- Od 1 stycznia 2021 r. wprowadzono przepisy wyłączające możliwość podwyższania i obniżania stawek amortyzacyjnych dla nowych środków trwałych, wykorzystywanych w działalności, z której dochody podlegają zwolnieniu podatkowemu (działalność w SSE lub w oparciu o DoW)
- Nowelizacja dotyczyła środków trwałych wprowadzonych do ewidencji po 31 grudnia 2020 r.
 - Wskutek obniżenia stawek amortyzacyjnych wyższy stawał się dochód zwolniony z podatku. W konsekwencji firma mogła maksymalnie wykorzystać przyznaną jej preferencję. A po wygaśnięciu zwolnienia mogła na nowo podwyższyć stawki amortyzacyjne i w ten sposób obniżyć dochód, który był już opodatkowany. Dzięki temu przedsiębiorca zyskiwał często sposobność na wykorzystanie przyznanego zwolnienia, a jednocześnie „zachowywał na później” wartość odpisów amortyzacyjnych jako koszt podatkowy
 - Ograniczenie możliwości zastosowania obniżonych stawek amortyzacyjnych jest bardzo niekorzystne dla przedsiębiorców strefowych i postulujemy powrót w tym zakresie do przepisów obowiązujących do końca 2020 r.

Skonkretyzowane zmiany

Status → Uchwałą nr 91/2023 Rady Ministrów z dnia 5 czerwca 2023 r. znowelizowano już „Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011–2030”

Proponuje się usunięcie art. 16i ust. 8 ustawy o CIT



Wdrożone

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Nowelizacja Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011–2030**

Opis/uzasadnienie

➤ Wejście w życie nowelizacji pozwoliłoby na zwiększenie limitów wsparcia z uwagi na szczególnie istotne znaczenie konkretnych inwestycji dla gospodarki polskiej

- Obecnie maksymalna wysokość wsparcia dla inwestycji o kosztach inwestycji poniżej 1 mld zł nie może przekroczyć maksymalnego poziomu intensywności pomocy regionalnej określonego w mapie pomocy regionalnej, obowiązującego w momencie przyznania pomocy publicznej dla kwoty kosztów kwalifikujących się do objęcia pomocą w wysokości do 50 mln euro
- W szczególnych przypadkach Minister właściwy do spraw gospodarki, po uzyskaniu rekomendacji Zespołu, może podjąć decyzję o przyznaniu wsparcia na inwestycję o kosztach inwestycji równych lub przewyższających 1 mld zł. Wówczas maksymalna wysokość wsparcia wyliczona zgodnie z programem nie może przekroczyć maksymalnego poziomu intensywności pomocy regionalnej określonego w mapie pomocy regionalnej, obowiązującego w momencie przyznania pomocy publicznej, dla kwoty kosztów kwalifikujących się do objęcia pomocą w wysokości do 100 mln euro

Skonkretyzowane zmiany

Status → Uchwałą nr 91/2023 Rady Ministrów z dnia 5 czerwca 2023 r. znowelizowano już „Program wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011–2030”



Wdrożone

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

➤ **Zwolnienie z opłat rejestracyjnych dla pojazdów niskoemisyjnych (bezemisyjnych)**

Opis/uzasadnienie

➤ Obecnie koszt rejestracji samochodu elektrycznego jest taki sam jak samochodu spalinowego (dowód rejestracyjny, tablice rejestracyjne, nalepki kontrolne i znaki legalizacyjne)

- Postuluje się wprowadzenie zwolnienia z opłat rejestracyjnych dla pojazdów nisko/bezemisyjnych wymagałoby zmiany przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.)

Skonkretyzowane zmiany

Dodanie do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.) artykułu 76a:

Art. 76a.

Samochody osobowe stanowiące pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych i pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy zwolnione są z opłat rejestracyjnych, o których mowa w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 sierpnia 2022 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych oraz ich wtórników (Dz. U. poz. 1848).

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

Zwolnienie z podatku od nieruchomości za parkingi

Opis/uzasadnienie

Zwolnienie dotyczyłoby parkingów będących budowlami związanymi z prowadzeniem działalności gospodarczej, których miejsca parkingowe zostały wyposażone w punkty ładowania pojazdów elektrycznych.

Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (u.p.o.l.) zwolnieniem od podatku od nieruchomości objęte są m.in.:

- budowle kolejowe i zajęte pod nie grunty;
- grunty, budynki i budowle pozostałe po likwidacji linii kolejowych;
- budowle infrastruktury portowej i zajęte pod nie grunty;
- budynki, budowle i grunty na obszarze części lotniczych lotnisk użytku publicznego;
- budynki gospodarcze lub ich części:
 - służące działalności leśnej lub rybackiej,
 - położone na gruntach gospodarstw rolnych, służące wyłącznie działalności rolniczej,
 - zajęte na prowadzenie działów specjalnych produkcji rolnej;
- nieruchomości lub ich części służące oświacie, wychowaniu, nauce i technice, kulturze fizycznej i sportowi oraz zajęte na obozowiska i bazy wypoczynkowe dzieci i młodzieży;
- grunty i obiekty budowlane położone na terenie rodzinnych ogrodów działkowych;
- przedsiębiorcy o statusie centrum badawczo-rozwojowego;

Dodatkowo rada gminy może wprowadzać inne zwolnienia przedmiotowe niż określone w ust. 1 tego artykułu. W przepisie tym nie ma żadnych kryteriów ani ograniczeń dotyczących wprowadzania przez rady gmin zwolnień od podatku od nieruchomości, z wyjątkiem uwzględnienia przepisów regulujących zasady udzielania pomocy publicznej.

- Rada gminy nie może jednak wprowadzać zwolnień generalnych, tzn. takich, które zwalniają od podatku wszystkich ustawowych podatników
- Jeżeli zwolnienie ma mieć charakter regionalny, to wystarczające będzie podjęcie przez radę gminy uchwały ustanawiającej zwolnienie od podatku od nieruchomości dla przedsiębiorców, jako jedną z form pomocy publicznej
- Jednak jeżeli zwolnienie ma mieć charakter powszechny, zastanowić należy się nad rozszerzeniem ww. ustawowego katalogu

Skonkretyzowane zmiany

→ Dodanie do art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 70) punktu 17:

17) parkingi będące budowlami związanymi z prowadzeniem działalności gospodarczej, których miejsca parkingowe zostały wyposażone w punkty ładowania pojazdów elektrycznych.

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

Zwolnienie pojazdów elektrycznych z podatku od środków transportowych

Opis/uzasadnienie

Zgodnie z art. 12 u.p.o.l., zwolnione z podatku od środków transportowych są:

- pod warunkiem wzajemności – środki transportowe będące w posiadaniu przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i innych misji zagranicznych, korzystających z przywilejów i immunitetów na podstawie ustaw, umów lub zwyczajów międzynarodowych, oraz członków ich personelu, jak również innych osób zrównanych z nimi, jeżeli nie są obywatelami polskimi i nie mają miejsca pobytu stałego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- środki transportowe stanowiące zapasy mobilizacyjne, pojazdy specjalne oraz pojazdy używane do celów specjalnych w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym,
- pojazdy zabytkowe, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.

Zwolnienia te mają charakter ustawowy i stanowią katalog zamknięty. Są to zwolnienia tzw. automatyczne, których stosowanie nie wymaga złożenia żadnego wniosku ani wydania decyzji przez organ podatkowy

Drugą kategorię zwolnień w podatku od środków transportowych stanowią zwolnienia wprowadzane uchwałami rad gmin na podstawie art. 12 ust. 4 u.p.o.l. Rada gminy może, ale nie musi podjąć takiej uchwały

Ponieważ zwolnienia uchwałowe muszą odnosić się do konkretnych przedmiotów opodatkowania i nie mogą odnosić się do podmiotu, w celu ujednoczenia charakteru i zapewnienia powszechności proponowanych zwolnień, proponujemy wprowadzenie zwolnień na poziomie ustawowym poprzez rozszerzenie ww. katalogu

Za takim rozwiązaniem przemawia również fakt, że art. 12 ust. 4 u.p.o.l. wyłącza kompetencję rady gminy do wprowadzania zwolnień dla pojazdów, o których mowa w art. 8 pkt 2, 4 i 6 u.p.o.l. Chodzi m.in. o samochody ciężarowe o DMC równej lub wyższej niż 12 ton, dla których przewidziano minimalne stawki podatku od środków transportowych

Skonkretyzowane zmiany

→ Dodanie do art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 70) punktu 6:

6) Samochody osobowe stanowiące pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych i pojazdy napędzane wodorem w rozumieniu art. 2 pkt 15 tej ustawy.

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

- **Dofinansowanie do zakupu ładowarek AC dla klientów indywidualnych oraz firm**

Opis/uzasadnienie

- **Idąc za przykładem innych krajów UE, dofinansowanie do ładowarek AC mocno przyczyniło się do rozwoju elektromobilności**
 - Dodatkowy wydatek związany z zakupem ładowarki AC, często dla firm, bądź osoby prywatnej jest czynnikiem decydującym o zakupie auta elektrycznego

Wpływ elektromobilności na rozwój gospodarczy i pomoc publiczna

Postulat BKNM

- Dofinansowanie do zakupu dodatkowego urządzenia (licznika energii) umożliwiającego ładowanie auta elektrycznego energią solarną

Opis/uzasadnienie

- Dodatkowe urządzenie jako dwukierunkowy licznik energii daje możliwość, pomiaru energii, określenie jego źródła i zarządzanie sposobem ładowania
 - Możliwość wykorzystania energii słonecznej do ładowania aut elektrycznych zmniejszy emisję CO₂, umożliwi efektywniej wykorzystać energię słoneczną (ze względu na brak możliwości przyjęcia przez sieć energetyczną „wyprodukowanej” energii solarnej, często panele fotowoltaiczne są wyłączane)

Program Mój Elektryk

WWE
DRIVE
NEW
MOBILITY

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Podniesienie limitu ceny dla samochodów osobowych M1 – zgodnie z przesłanym pismem z dnia 19/01/2023 r.**

Opis/uzasadnienie

- **Wzrost cen -** W ostatnich miesiącach ceny na rynku motoryzacyjnym systematycznie wzrastają. Na podstawie danych IBRM Samar w ciągu trzech kwartałów 2022 r. podwyżka wyniosła średnio 18,7 tys. zł. To przede wszystkim konsekwencja rosnących cen surowców kluczowych do produkcji samochodów, a także wysokiej inflacji, której poziom wg. GUS w październiku b.r. wyniósł 17,9%. Dwucyfrowy trend związany ze wzrostem kosztów nabycia, który zgodnie z prognozami NBP, będzie utrzymywał się także w kolejnym roku, nie omija również pojazdów zeroemisyjnych. Ceny osobowych samochodów elektrycznych w 2022 r. powiększyły się średnio o 18%. Na podstawie danych z 31 grudnia 2022 r. średnia cena osobowego samochodu całkowicie elektrycznego (kategorii M1) sprzedawanego w Polsce wynosiła 319 626 zł brutto

→ To znacznie powyżej maksymalnego kosztu nabycia przewidzianego obecnie w programie NFOŚiGW „Mój Elektryk”, który ustalono na poziomie 225 tys. zł. Przedmiotowy limit nie uległ zmianie od 12 lipca 2021 r., tj. od uruchomienia pierwszego naboru, adresowanego do osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej

Transformacja flot w kierunku samochodów zeroemisyjnych i efekt środowiskowy – Aktualne ceny samochodów elektrycznych w segmentach B, C i D są średnio o ok. 40% wyższe od samochodów konwencjonalnych z silnikami spalinowymi, co potwierdzają dane, zebrane na podstawie rejestracji samochodów od początku tego roku

- Obecny limit ceny określony w programie ogranicza dalszą transformację flot w najbardziej popularnych segmentach samochodów C i D, stanowiących prawie 80% wszystkich samochodów w parkach firm CFM. Łączna flota naszych firm przekracza obecnie 200 tys. samochodów
- Warto zwrócić uwagę na fakt, że firmy CFM i ich klienci, mają kluczowy wpływ na środowisko i dopuszczenie szerszego katalogu samochodów dzięki zmianie ceny, zapewni szybszą transformację tych flot, a to przełoży się realnie na efekt środowiskowy (średni przebieg roczny tych aut przekracza 30.000 km, a więc 2x więcej od określonego w programie)
- Ponadto, cena ta jest o średnio o 35 tys. za niska, aby produkt ten był dostępny i zachęcający dla konsumentów i przedsiębiorców, dla których podatek VAT stanowi w całości koszt kwalifikowany. Świadczy o tym zaledwie 10% udział wniosków we wszystkich jakie zostały złożone w ramach ścieżki leasingowej/bankowej oraz zaledwie 40% absorpcja środków w ramach naboru do zakupu samochodów elektrycznych przez konsumentów. Podniesienie limitu ceny wpłynie pozytywnie na zachowania tej grupy, która jest najbardziej wrażliwa cenowo i dla której dotacja stanowi realną zachętę do wyboru samochodu elektrycznego

Wnioskowana kwota – Mając na uwadze przedstawione argumenty związane z dostosowaniem limitu ceny do warunków rynkowych oraz dalsze sygnały dotyczące inflacji, które będą wpływały na kształtowanie cen w kolejnych miesiącach, rekomendujemy podniesienie kwoty z 225 na 275 tys. złotych

Rekomendowane zmiany

- Podniesienie maksymalnego kosztu nabycia przewidzianego obecnie w programie NFOŚiGW „Mój Elektryk” z 225 na 275 tys. zł

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie klauzuli waloryzacyjnej dla limitu ceny samochodu w kolejnych latach**

Rekomendowane zmiany

Wprowadzenie automatycznej klauzuli waloryzacyjnej o wskaźnik inflacji dla określenia limitu maksymalnego kosztu nabycia (ceny) pojazdów elektrycznych z kategorii M1 objętych wsparciem z programu „Mój Elektryk” w kolejnych latach trwania programu, do końca okresu kwalifikowalności kosztów tj. do 31 grudnia 2025 r.

- › Celem wprowadzenia klauzuli waloryzacyjnej do warunków Programu „Mój Elektryk” jest bieżące i automatyczne dostosowanie dopuszczalnego limitu ceny pojazdów do warunków i sytuacji rynkowej w tym do wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych podawany przez Główny Urząd Statystyczny
-

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

➤ **Dopuszczenie elementów wyposażenia samochodów osobowych (M1)**

Rekomendowane zmiany

W celu usprawnienia procesów związanych z realizacją wystąpień o środki na dotację, rekomenduje się przyjęcie elementów wyposażania samochodów jako koszty kwalifikowane przedsięwzięcia. Mówimy tu o najbardziej popularnych elementach, które nie stanowią standardowego wyposażenia, jak np. lakier inny od bazowego (czyt. metalik, perła), wallbox, alarm, dywaniki (zarówno materiałowe jak i gumowe) czy przewody do ładowania

- › Praktyka pokazała, że przyjęte założenia nie odpowiadają warunkom rynkowym. Podstawowe wersje samochodów często nie pozwalają na normalną eksploatację i użytkowanie samochodów, w tym ubezpieczenie. Dodatkowo brak tych elementów wpływa negatywnie na wartość rezydualną samochodów, która przekłada się ocenę opłacalności zakupu samochodu elektrycznego i jego wycenę w kontraktach najmu
- › Kolejnym argumentem za wprowadzeniem tej zmiany jest brak możliwości zmiany systemów księgowych sprzedających pojazdy i formatów wystawianych faktur na których takie elementy są często prezentowane jako odrębne pozycje

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

➤ **Rozszerzenie katalogu dokumentów dopuszczonych dla autoryzacji przebiegu w przypadku Szkód Całkowitych**

Rekomendowane zmiany

W celu usprawnienia procesu autoryzacji zgłoszeń i zwrotu dotacji w przypadku szkód całkowitych rekomenduje się rozszerzenie katalogu dokumentów dla potwierdzenia przebiegu o dodatkowo:

- › Formularz zgłoszenia szkody / oświadczenie klienta o przebiegu na dzień zdarzenia
- › Formularz kalkulacji naprawy, przygotowany przez serwis
- › Odczyt drogomierza zamontowanego w Pojeździe dokonany przez lub na rzecz ubezpieczyciela Pojazdu w toku likwidacji szkody
- › Zawiadomienie na policję o kradzieży.

Obecnie zasady programu dopuszczają jedynie:

- › wpis w książce serwisowej dokonany przez Autoryzowaną Stację Obsługi,
- › wpis w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców,
- › odczyt z urządzenia telemetrycznego zamontowanego w Pojeździe przez Firmę Leasingową.

Jak pokazuje praktyka, warunki te nie są możliwe do spełnienia przez finansujących oraz korzystających. Dwa pierwsze punkty wynikają wprost z określonych zdarzeń, które mogą nie mieć miejsca w okresie poprzedzającym dane zdarzenie. Dodatkowo, ze względu na przeznaczenie samochodów, oznacza czasowe wyłączenie z użytkowania i wiąże się z dodatkowym kosztem dla beneficjenta dotacji. Odnośnie do trzeciego punktu, należy zwrócić uwagę, iż obowiązujące regulacje oraz ograniczenia techniczne, nie pozwalają na instalacje urządzeń telemetrycznych we wszystkich samochodach. W przypadku instalacji urządzenia telemetrycznego, podnosi ono koszt leasingu czy najmu dla korzystającego, co wpływa na ograniczenie korzyści z otrzymanej dotacji

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

➤ **Potwierdzenie budżetów i cykliczne (miesięcznie) raportowanie ze strony Funduszu stopnia ich wykorzystania**

Rekomendowane zmiany

W związku z realizowanymi inwestycjami po stronie producentów samochodów oraz firm leasingowych, ogromnie ważne jest potwierdzenie budżetów w okresie do końca 2025 r. oraz ich realnego podniesienia po tym czasie (lub w przypadku wcześniejszego wykorzystania obecnych alokacji)

Cykliczny, miesięczny raport powinien uwzględniać informacje dotycząc wykorzystania środków we wszystkich 3 ścieżkach pozyskania dotacji i zawierać szczegółowe informacje, dotyczące:

- > Liczby i wartości przedsięwzięć w złożonych wnioskach o dotację;
- > liczby i wartości przedsięwzięć w zaakceptowanych wnioskach o dotację;
- > liczby i wartości wypłaconych środków dla zaakceptowanych przedsięwzięć.

Dodatkowo, dla celów planowania, raport ten powinien prezentować informacje dotyczące rodzaju przedsięwzięć w rozbiciu na rodzaje pojazdów

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Brak konieczności zwrotu dotacji w przypadku przedłużającej się akcji serwisowej pojazdu i braku realizacji przebiegu na koniec okresu trwałości przedsięwzięcia**

Wyzwanie

- **Obserwuje się brak części zastępczych (dotyczy zarówno napraw mechanicznych i szkodowych), co wydłuża czas naprawy i powoduje przestoje w użytkowaniu dofinansowanego pojazdu (ok. 3 miesiące)**
- Sytuacja ta stanowi realne zagrożenie dla osiągnięcia limitu przebiegu na koniec okresu trwałości przedsięwzięcia i rodzi ryzyko zwrotu części dotacji wraz z odsetkami przy braku zawinionej winy beneficjenta

Rekomendowane zmiany:

Wprowadzenie wyjątków dla powyższych sytuacji w przypadku braku zrealizowania zadeklarowanego przebiegu

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Dopuszczenie w programie elektrycznych pojazdów dostawczych o DMC 4,25 t**

Opis/uzasadnienie

- Obecne ramy programu dopuszczają samochody dostawcze o DMC do 3,5t, jednak coraz większa grupa samochodów elektrycznych ma większy tonaż (4,25t) ze względu na wagę baterii. Warto zwrócić uwagę, na fakt, że nowelizacja Ustawy o Elektromobilności podążyła za tą zmianą dzięki rozszerzeniu uprawnień do prowadzenia takich pojazdów kierowcom z prawem jazdy kategorii B
- Dopuszczenie do programu pojazdów dostawczych o DMC do 4,25t, jest kluczowe dla transformacji flot samochodów w ramach tzw. ostatniej mili, czyli aut pracujących w centrach miast, gdzie dążenie do bezemisyjnego transportu jest największe i przynosi najszybsze efekty środowiskowe. Dopuszczenie takich samochodów w ramach programu, przyczyni się także do większej alokacji środków na tą kategorię pojazdów

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

➤ **Dopuszczenie uproszczonego procesu kredytowego dla firm leasingowych i najmu długoterminowego w przypadku, gdy uzyskały aprobatę Banku Ochrony Środowiska i z którymi zostały podpisane Umowy o współpracy dla „ścieżki leasingowej”**

Opis/uzasadnienie

➤ **Firmy leasingowe, które przystąpiły do programu w ramach tzw. "ścieżki leasingowej" przeszły ocenę kredytową, a ich kondycje finansową oraz wiarygodność potwierdził w imieniu Funduszu Bank Ochrony Środowiska S.A. zgodnie z obowiązującą umową o współpracy**

→ Mając na uwadze powyższe, uzasadnione jest postulowanie możliwości skorzystania z tego faktu i zastosowanie uproszczonego modelu oceny FL, które jednocześnie występują o dotacje do zakupu samochodów elektrycznych. Rozwiązanie to wpłynęłoby pozytywnie na ograniczenia zaangażowania zasobów Funduszu i znacznie przyspieszyło procesy decyzyjne dla tej grupy wniosków

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Określenie realnych ram czasowych dla wszystkich kroków w naborze dla przedsiębiorców i podmiotów innych niż osoby fizyczne**

Opis/uzasadnienie

- **Z punktu widzenia biznesu oraz planowania, kluczowe jest określenie ram czasowych dla realizacji wniosku o dotację**
 - Niestety bez zdefiniowanych z góry terminów, zarządzanie tym procesem jest niemożliwe i wpływa na przebieg innych procesów w firmach, jak np. rozliczenie podatku

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Zniesienie obowiązku zabezpieczenia w postaci cesji z polisy ubezpieczeniowej (brak możliwości wykonania w rzeczywistości i problemy związane z terminową likwidacją szkody, zabezpieczenie nieadekwatne do wartości dotacji)**

Opis/uzasadnienie

- **Postulat ma na celu wyrównanie zasad programu i zniesienie wymogu zabezpieczenia w postaci cesji z polisy ubezpieczeniowej ze względu na brak możliwości wykonania w rzeczywistości i problemy związane z terminową likwidacją szkody**
- Dodatkowo, wskazuje się na nadmiarowy charakter tego dodatkowego zabezpieczenia, w przypadku zabezpieczenia umowy o dotację poręczeniem spółki matki beneficjenta dotacji

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Dopuszczenie zabezpieczenia umowy dotacji w postaci poręczenia spółki matki, w miejsce gwarancji bankowej, weksla lub oświadczenia o poddaniu się egzekucji**

Opis/uzasadnienie

- **Mając na uwadze warunki, jakie zostały zaakceptowane dla "ścieżki leasingowej", należy zapewnić symetryczności w ramach ścieżek naborów i dopuszczenie możliwości zabezpieczenia umowy o dotację Poręczeniem spółki matki**
- Wskazane w zasadach programu zabezpieczenie w formie gwarancji bankowej, weksla lub oświadczenia o poddaniu się egzekucji, nie tylko niweluje korzyść finansową uzyskaną dzięki dotacji ze względu na wysoką cenę takiego zabezpieczenia, ale także stoi w sprzeczności z politykami bezpieczeństwa firm

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- Ujednolicenie warunków i dokumentów potwierdzających przebieg dla potwierdzenia wymaganego przebiegu na koniec okresu trwałości przedsięwzięcia (roz. III, par. 4, ust. 8) dane deklaratywne na podstawie oświadczenia beneficjenta dotacji

Opis/uzasadnienie

- Mając na uwadze warunki, jakie zostały zaakceptowane dla "ścieżki leasingowej", należy zapewnić symetryczności w ramach wszystkich naborów i dopuszczenie możliwości potwierdzenie realizacji przebiegu na koniec okresu trwałości przedsięwzięcia na podstawie oświadczenia beneficjenta dotacji
- Mówimy tutaj o braku konieczności autoryzacji tego przebiegu przez ASO, Cepik, czy odczyt z telematyki – zgodnie z wyjaśnieniami jak dla szkody całkowitej

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Rozszerzenie dopuszczonych rodzajów podpisów kwalifikowanych pod wnioskiem (obecnie dopuszczony jest jedynie Profil Zaufany i Szafir)**

Rekomendowane zmiany:

Wprowadzenie na platformie alternatywnych podpisów kwalifikowanych, co usprawni i przyspieszy proces składania wniosków o dotację

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Wydłużenie czasu na dodatkowe udzielenie dodatkowych informacji do wniosku do 10-15 dni roboczych (obecnie 5 dni roboczych)**

Opis/uzasadnienie

- **Postulat wynikający z praktyki i braku możliwości dostarczenia dokumentacji uzupełniającej w terminie 5 dni**
 - Zmiana ta jest obecnie wdrażana także w ramach "ścieżki leasingowej" z tych samych powodów

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

- **Zniesienie obowiązku dokumentacji fotograficznej pojazdu o której mowa w roz. I, ust. 2.**

Opis/uzasadnienie

- **Mając na uwadze warunki, jakie zostały zaakceptowane dla "ścieżki leasingowej", należy zapewnić symetryczność w ramach wszystkich naborów i zniesienie obowiązku realizacji i dostarczenia dokumentacji fotograficznej o której mowa w roz. I, ust. 2 Umowy o dotację**

Program Mój Elektryk

Postulat BKNM

➤ **Doprecyzowanie sposobu kontroli, o której mowa w roz. III, par 5, ust. 1**

Rekomendowane zmiany:

Zgodnie z postulatem, należy doprecyzować sposób kontroli beneficjenta dotacji, o której mowa w roz. III, par 5, ust. 1 Umowy o dotację

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Partner merytoryczny



Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

➤ **Wprowadzenie długoterminowego zezwolenia na przejazdy testowe pojazdów**

Opis/uzasadnienie

- Obecnie, rozpoczęcie procedury przygotowań do testu pojazdu autonomicznego wymaga każdorazowego złożenia wniosku na konkretny termin i trasę przejazdu wraz z określeniem kierunku oraz dokładnej identyfikacji samochodu (numeru tablic rejestracyjnych), który ma być w tym przejeździe użyty
- W przypadku prowadzenia ciągłej działalności badawczo-rozwojowej w obszarze samochodów autonomicznych, każdorazowe składanie wniosku jest niepraktyczne i najczęściej niemożliwe do wykonania z odpowiednim wyprzedzeniem
 - Celowe byłoby wdrożenie modelu stosowanego w Hiszpanii, gdzie zgoda na przejazdy badawcze wydawana jest realizującemu je podmiotowi na okres 2 lat. Wprowadzenie takiego rozwiązania w Polsce umożliwiłoby firmom realizowanie przejazdów badawczych bez konieczności każdorazowego występowania o zgodę. Jest to o tyle istotne, że znaczna część testów musi być realizowana w określonych warunkach pogodowych, które trudno przewidzieć z dużym wyprzedzeniem
 - Dlatego przyznawanie pozwolenia na prowadzenie jazd testowych w danym okresie, a nie na poszczególne przejazdy, ma kluczowe znaczenie dla działalności sektora R&D dla motoryzacji w Polsce. Istotne jest również określenie czasu, jaki ma właściwy organ na wydanie takiego pozwolenia

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

- **Usunięcie wymogu przeprowadzania konsultacji społecznych w przedmiocie przejazdów testowych pojazdów**

Opis/uzasadnienie

- Obecnie, w przypadku przejazdów testowych pojazdów autonomicznych planowanych na wszystkich drogach publicznych, przeprowadzane są konsultacje społeczne, w wyniku których każdy właściciel nieruchomości sąsiadującej z drogą publiczną (w praktyce każdy mieszkaniec gminy, przez którą przebiega planowana trasa przejazdu), może – bez podania przyczyny – odmówić zgody na testowy przejazd
- W konsekwencji konsultacje społeczne to narzędzie, które – najczęściej bezpodstawnie – skutecznie zamyka drogę do przeprowadzania testów pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych, co skutkuje koniecznością przeprowadzania całej procedury od początku
- Biorąc pod uwagę powyższe, celowe jest zniesienie obowiązku konsultacji

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

➤ Odejście od konieczności uzyskania zgody na testy pojazdów od wszystkich zarządców odcinka drogi, na której testy zostały zaplanowane

Opis/uzasadnienie

➤ W pierwszym etapie prac badawczych testy w Polsce mogą być prowadzone na drogach publicznych, jednak w miarę postępu prac badawczych konieczne będzie prowadzenie badań także na lokalnych drogach (niebędących drogami szybkiego ruchu ani autostradami, w tym również drogach zarządzanych przez władze samorządowe), a docelowo także w standardowym miejskim ruchu drogowym

→ Obowiązek uzyskania zgód od poszczególnych zarządców odcinków drogi, na której planowane będą przejazdy testowe, jest w wielu przypadkach niemożliwy do zrealizowania

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

Uregulowanie kwestii obowiązkowego ubezpieczenia OC pojazdów testowych

Opis/uzasadnienie

- Obecnie, przed złożeniem wniosku o zgodę na przejazd testowy pojazdu, konieczne jest zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej organizatora prac badawczych za szkody powstałe w związku z prowadzeniem prac badawczych związanych z prowadzeniem pojazdów autonomicznych. Żaden przepis nie określa jednak szczegółowo zakresu przedmiotowej umowy. Ponadto, obecnie żaden ubezpieczyciel nie oferuje takiego ubezpieczenia
- W konsekwencji, podmioty planujące testy stoją przed koniecznością zawarcia umowy niestandardowej, co wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi. Ponadto, kupno ubezpieczenia jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o zgodę na przejazd testowy, a obecnie uzyskanie takiej zgody jest bardzo utrudnione (często w praktyce niemożliwe)
 - Dlatego postuluje się zastąpienie obecnych rozwiązań, wymogiem posiadania ubezpieczenia OC z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej, która (w przypadku danych podmiotów) obejmuje wykonywanie testów pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych na drogach publicznych

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

- **Odejście od konieczności uzyskania asysty policji przy przejazdach testowych pojazdów**

Opis/uzasadnienie

- **Przedostatnim etapem procedury ubiegania się o możliwość przeprowadzenia testów pojazdów jest uzyskanie pozytywnej opinii Wojewódzkiego Komendanta Policji z województwa/województw przez które przebiegać ma trasa przejazdu. Elementem niezbędnym do uzyskania pozytywnej opinii jest zastosowanie dodatkowych oznaczeń i zabezpieczeń pojazdu na trasie przejazdu (takich jak np. kolumna policji, wynajęta firma transportowa pilotująca przejazd, kolumna oznaczonych pojazdów)**
- Tymczasem pierwotnym celem prowadzenia przejazdu pojazdu zautomatyzowanego lub autonomicznego na drodze publicznej jest odwzorowanie jak najbardziej rzeczywistego i kompleksowego zachowania drogowego. Im więcej uwzględnionych zmiennych, tym dane przekładające się na większe bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego stają się bardziej kompletne. Poprzez zastosowanie wymaganych środków bezpieczeństwa możliwość uzyskania odpowiednich danych jest ograniczona
- Zgodnie z przyjętą na całym świecie i unormowaną praktyką w każdym pojeździe testowym znajduje się kierowca, który w razie najmniejszych odstępstw od normy natychmiast przejmuje kierowanie pojazdem. Dzięki środkom nadzoru pojazd zautomatyzowany lub autonomiczny zapewnia często większy poziom bezpieczeństwa niż pojazdy konwencjonalne, a zatem wymogi co do dodatkowych oznaczeń i zabezpieczeń są zbędne jako utrudniające pozyskiwanie rzetelnych danych i powodujące jednocześnie, że testy przestają być wiarygodne i nie mogą być wykorzystywane do prac badawczych

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

» **Udrożnienie przepisów dla pojazdów autonomicznych**

Skonkretyzowane zmiany

Wprowadzenie zmiany do art. 65l ustawy prawo o ruchu drogowym jak poniżej:

Art. 65l.

Organ, o którym mowa w ust. 2, ~~konsultuje z mieszkańcami~~ informuje mieszkańców gminy, na terenie której prowadzone będą prace badawcze, ~~o złożeniu wniosku wniosek~~ o przeprowadzenie prac badawczych, zamieszczając ten wniosek na swojej stronie internetowej ~~i wyznaczając termin~~ na zgłaszanie uwag. ~~Termin ten nie może być krótszy niż 7 dni. W toku konsultacji właściciel nieruchomości położonej wzdłuż planowanej trasy, po której będzie poruszał się pojazd autonomiczny, może zgłosić sprzeciw.~~

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

- **Usunięcie wymogu przeprowadzania homologacji typu WE oraz homologacji typu EKG ONZ dla pojazdów testowych**

Opis/uzasadnienie

- Istnieje potrzeba zwolnienia z obowiązku przeprowadzania homologacji typu WE oraz homologacji typu EKG ONZ dla typu przedmiotu wyposażenia lub części oraz pojazdów w związku z montażem takiego wyposażenia lub części w pojazdach wykorzystywanych do jazd testowych w celu przeprowadzenia testu produkowanego lub badanego pojazdu, w tym przedmiotu jego wyposażenia lub części

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

- **Zapewnienie ochrony tajemnicy handlowej i know-how**

Opis/uzasadnienie

- Obecnie obowiązujące przepisy prowadzą do ujawnienia tajemnicy przedsiębiorstwa poprzez obowiązek przedstawiania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadmiernie szczegółowego sprawozdania, co wobec innowacyjności prowadzonej działalności w obszarze jazd testowych pojazdami zautomatyzowanymi lub autonomicznymi stawia pod znakiem zapytania celowość ich prowadzenia

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

- **Rejestracja profesjonalna pojazdów testowych zarejestrowanych wcześniej (również poza granicami RP)**

Opis/uzasadnienie

- Istnieje potrzeba umożliwienia rejestracji profesjonalnej również samochodów zarejestrowanych wcześniej za granicą lub na terytorium RP – wykorzystywanie takich samochodów do jazd testowych ma istotne znaczenie biorąc pod uwagę możliwość analizy danych
- Zdarza się bowiem, że podmiotom rozwijającym i testującym technologie dla pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych udostępniane są samochody, które były już wcześniej użytkowane

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

- **Umożliwienie zawodowym kierowcom, zatrudnionym w firmach świadczących usługi w zakresie profesjonalnego prowadzenia pojazdów, kierowania pojazdami posiadającymi tablice profesjonalne**

Opis/uzasadnienie

- **Propozycja zmiany wynika z konieczności umożliwienia podmiotowi, który nie zajmuje się produkcją pojazdów, ale prowadzi działalność badawczą w zakresie pojazdów, zawierania umów o prowadzenie jazd testowych**
 - Zmiana dodatkowo podniesie poziom bezpieczeństwa przejazdów testowych

Pojazdy zautomatyzowane i autonomiczne

Postulat BKNM

- **Doprecyzowanie definicji pojazdu osobowego w Ustawie o podatku akcyzowym**

Opis/uzasadnienie

- W obecnym stanie prawnym pojazdy mechaniczne wykorzystywane do jazd testowych nie są samochodami osobowymi w rozumieniu Ustawy o podatku akcyzowym. Zasadniczo nie służą do przewozu osób, są mobilną platformą testową przeznaczoną do badań i testów i z tego powodu ich wykorzystanie nie stanowi konsumpcji warunkującej powstanie obowiązku podatkowego (akcyzy). Dodatkowo, podmioty testujące nie nabywają prawa do rozporządzania tymi pojazdami jak właściciele, co także jest jedną z przesłanek powstania obowiązku podatkowego (akcyza)
- W przypadku powstania obowiązku podatkowego (akcyzy), koszty realizacji badań i testów pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych stają się na tyle wysokie, iż polskie firmy nie są w stanie konkurować z podmiotami z państw, w których pojazdy nie są objęte podatkiem akcyzowym
- W praktyce może to oznaczać konieczność zakończenia lub znaczącego ograniczenia badań nad technologiami dla pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych w Polsce

AFIR

MOBILITY

DRIVE

NEW

AFIR

Postulat BKNM

▶ **Wejście w życie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE („AFIR”), które inaczej niż wskazana dyrektywa obowiązuje bezpośrednio i jego przepisy przeważają nad regulacjami ustawy o elektromobilności**

Dlatego konieczne jest uzgodnienie przepisów ustawy z przepisami AFIR

Skonkretyzowane zmiany

W pierwszej kolejności definicje stosowane na gruncie ustawy o elektromobilności będą musiały być zastąpione pojęciami stosowanymi na gruncie AFIR. Dlatego w całej ustawie:

- › Odwołania do pojazdu hybrydowego należy zastąpić odwołaniami do: **pojazdu hybrydowego typu plug-in**
- › Odwołania do pojazdu elektrycznego należy zastąpić odwołaniami do: **pojazdu elektrycznego o napędzie bateryjnym**
- › Odwołania do operatora ogólnodostępnej stacji ładowania należy zastąpić odwołaniami do: **operatora punktu ładowania**
- › Odwołania do operatora stacji gazu ziemnego należy zastąpić odwołaniami do: **operatora punktu tankowania gazu ziemnego**
- › Odwołania do operatora stacji wodoru należy zastąpić odwołaniami do: **operatora punktu tankowania wodoru**

AFIR

Postulat BKNM

c.d.

➤ **Uzgodnienie przepisów ustawy o elektromobilności z przepisami AFIR**

Skonkretyzowane zmiany

W art. 2 ustawy o elektromobilności, pkt 6, 7 i 8 otrzymują brzmienie:

Art. 2.

- 6) ogólnodostępna stacja ładowania - stację ładowania stanowiącą element ogólnodostępnej infrastruktury paliw alternatywnych w rozumieniu art. 2 pkt 45 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylecia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U.UE.L.2023.234.1) zwanego dalej Rozporządzeniem AFIR,
- 7) operator punktu ładowania – operatora punktu ładowania, o którym mowa w art. 2 pkt 39 Rozporządzenia AFIR,
- 8) operator punktu tankowania gazu ziemnego – operatora punktu tankowania paliw, o którym mowa w art. 2 pkt 40 Rozporządzenia AFIR świadczącego usługę tankowania gazu ziemnego,

AFIR

Postulat BKNM

c.d.

➤ **Uzgodnienie przepisów ustawy o elektromobilności z przepisami AFIR**

Skonkretyzowane zmiany

W art. 2 ustawy o elektromobilności, pkt 8a, 11, 12 i 13 otrzymują brzmienie:

Art. 2.

- 8a) operator punktu tankowania wodoru – operatora punktu tankowania paliw, o którym mowa w art. 2 pkt 40 Rozporządzenia AFIR świadczącego usługę tankowania wodoru,
- 11) paliwa alternatywne – paliwa alternatywne, o których mowa w art. 2 pkt 4 Rozporządzenia AFIR,
- 12) operator punktu tankowania gazu ziemnego – operatora punktu tankowania paliw, o którym mowa w art. 2 pkt 40 Rozporządzenia AFIR świadczącego usługę tankowania gazu ziemnego,
- 13) pojazd hybrydowy typu plug-in – pojazd hybrydowy typu plug-in, o którym mowa w art. 2 pkt 43 Rozporządzenia AFIR,

AFIR

Postulat BKNM

c.d.

➤ **Uzgodnienie przepisów ustawy o elektromobilności z przepisami AFIR**

Skonkretyzowane zmiany

W art. 2 ustawy o elektromobilności, pkt 17, 18, 19, 20 i 21 otrzymują brzmienie:

Art. 2.

- 17) punkt ładowania – punkt ładowania, o którym mowa w art. 2 pkt 48 Rozporządzenia AFIR,
- 18) punkt ładowania o dużej mocy – punkt ładowania o dużej mocy, o którym mowa w art. 2 pkt 31 Rozporządzenia AFIR,
- 19) punkt ładowania o normalnej mocy – punkt ładowania o normalnej mocy, o którym mowa w art. 2 pkt 37 Rozporządzenia AFIR,
- 20) punkt tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) – punkt tankowania paliw, o którym mowa w art. 2 pkt 56 Rozporządzenia AFIR służący do dostarczania sprężonego gazu ziemnego (CNG),
- 21) punkt tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – punkt tankowania paliw, o którym mowa w art. 2 pkt 56 Rozporządzenia AFIR służący do dostarczania skroplonego gazu ziemnego (LNG),

AFIR

Postulat BKNM

c.d.

➤ **Uzgodnienie przepisów ustawy o elektromobilności z przepisami AFIR**

Skonkretyzowane zmiany

W art. 2 ustawy o elektromobilności, pkt 21a, 26, 27, 27a, 28 otrzymują brzmienie, a po pkt 29 dodaje się pkt 30 w brzmieniu:

Art. 2.

- 21a)** punkt ładowania – punkt ładowania, o którym mowa w art. 2 pkt 48 Rozporządzenia AFIR,
- 26)** stacja gazu ziemnego – stację tankowania paliw, o której mowa w art. 2 pkt 59 Rozporządzenia AFIR służącą do dostarczania gazu ziemnego,
- 27)** stacja ładowania – stację ładowania, o której mowa w art. 2 pkt 52 Rozporządzenia AFIR,
- 27a)** stacja wodoru – stację tankowania paliw, o której mowa w art. 2 pkt 59 Rozporządzenia AFIR służącą do dostarczania wodoru,
- 28)** tankowanie gazu ziemnego – usługę tankowania paliw, o której mowa w art. 2 pkt 57 Rozporządzenia AFIR polegającą na sprzedaży lub dostarczaniu gazu ziemnego,
- 30)** dostawca usługi ładowania – dostawcę usług w zakresie mobilności, o którym mowa w art. 2 pkt 36 Rozporządzenia AFIR sprzedającego usługi ładowania,

AFIR

Postulat BKNM

c.d.

➤ **Uzgodnienie przepisów ustawy o elektromobilności z przepisami AFIR**

Skonkretyzowane zmiany

Szereg innych przepisów ustawy o elektromobilności powinno być dostosowanych do przepisów AFIR. Dotyczy to m.in. następujących przepisów:

W art. 3 ust. 1 pkt 1 po literze b dodaje się literę c w brzmieniu:

Art. 3.

c) ogólnodostępna stacja ładowania spełniała wymagania określone w Rozporządzeniu AFIR,

Art. 3 ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

Art. 3.

2) świadczy usługę ładowania, o której mowa w art. 2 pkt 53 Rozporządzenia AFIR,

Uchyla się art. 7

Art. 43 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

Art. 43.

1. Minister właściwy do spraw klimatu opracowuje Krajowe ramy polityki w zakresie rozwoju rynku w odniesieniu do paliw alternatywnych w sektorze transportu i rozwoju odpowiedniej infrastruktury, o których mowa w art. 14 Rozporządzenia AFIR, zwane dalej „Krajowymi ramami”.

W art. 43 uchyla się ust. 2

AFIR

Postulat BKNM

➤ **Wdrożenie wymogów AFIR w zakresie mechanizmów rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w Polsce zgodnie z wymogami AFIR**

Skonkretyzowane zmiany

Status → Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym lub programem wsparcia, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

- › Należy opracować mechanizm lub mechanizmy doprowadzenia do realizacji przez Polskę celów określonych w AFIR. Wymaga to analiz i dyskusji jak zapewnić finansowanie tych obowiązków i czy będzie to mechanizm ustawowy czy też finansowanie będzie się odbywało poprzez dedykowany do tego fundusz

AFIR

Postulat BKNM

➤ **Wdrożenie wymogów AFIR
w zakresie organizacji ds.
rejestracji identyfikacji**

Skonkretyzowane zmiany

Wyznaczenie Prezesa UDT – podmiotu prowadzącego zgodnie z ustawą o elektromobilności EIPA, jako organizacji ds. rejestracji identyfikacji, czego wymaga AFIR

AFIR

Postulat BKNM

➤ **Wdrożenie wymogów AFIR w zakresie opracowywania krajowych ram polityki oraz sprawozdawczości z tym związanej**

Skonkretyzowane zmiany

Status

→ Początek dyskusji nad rozwiązaniem legislacyjnym lub programem wsparcia, które kompleksowo ureguje wskazane kwestie

Pozostałe obszary

Postulat BKNM

- **Dostosowanie Art. 68 ust. 3. Wymagania dot. floty w odniesieniu do pojazdów specjalistycznych do dostępności pojazdów**

Opis/uzasadnienie

- **Ustawa o elektromobilności wymusza na podmiotach realizujących zadania na rzecz jednostek samorządu terytorialnego posiadanie w swoich flotach min. 10% pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym**
- Dotyczy to również szpitali, będących własnością (pośrednio lub bezpośrednio) Samorządów. Zadania na rzecz szpitali, to m.in. transport pacjentów przy użyciu ambulansów. Problem w tym, że na rynku europejskim nie ma jeszcze pojazdów typu ambulanse drogowe o napędzie elektrycznym, które przeszły już proces homologacji (zgodny z normą EN-PN 1789)

Rekomendowane zmiany:

Warunek/wymóg określony w Ustawie nie jest możliwy do spełnienia

- Proponuje się usunięcie tego wymogu (ustępu) lub zmianę terminu na taki umożliwiający zakup tego typu pojazdów



psnm.org