**Uwagi Konfederacji Lewiatan do projektu rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru z dnia 18 grudnia 2020 r. (nr 449 w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Klimatu i Środowiska)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Jednostka redakcyjna projektu ustawy, do którego odnosi się uwaga** | **Proponowana zmiana przepisu** | **Uzasadnienie zmiany przepisu** |
| **Uwagi ogólne** | | | |
| 1 | **Uwaga ogólna** | Mając na uwadze wypracowaną przez Komisję Europejską, Strategię w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu, która zakłada Plan działania do 2030 roku (dalej „Strategia”) pragniemy wskazać, że ww. dokument obejmuje również transport kolejowy.  W punkcie 4 Strategii „Pobudzanie popytu i zwiększanie produkcji” wskazano: *„Pociągi napędzane wodorowymi ogniwami paliwowymi mogłyby zostać wprowadzone na innych nadających się do tego trasach komercyjnych linii kolejowych, których elektryfikacja jest trudna lub nieopłacalna. Obecnie bowiem około 46 % połączeń głównych jest w dalszym ciągu obsługiwanych przy pomocy technologii Diesla. Niektóre zastosowania wodorowych ogniw paliwowych w kolejnictwie (np. zespoły trakcyjne) są już teraz konkurencyjne pod względem kosztów w stosunku do technologii Diesla.”.*  Link do Strategii: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0301>  W związku z powyższym, proponujemy uwzględnić w Projekcie możliwość funkcjonowania stacji do tankowania wodorem (również w kontekście wszystkich regulacji w Projekcie powiązanych z wodorem) **pojazdów innych niż samochodowe.** Powyższe stanowisko, dodatkowo wzmacnia inicjatywa Ministerstwa Środowiska i Klimatu z lipca 2020 r.  Przedsiębiorstwa energetyczne są stroną listu intencyjnego obok innych przedstawicieli spółek sektora energetycznego i transportowego o ustanowieniu partnerstwa na rzecz budowy gospodarki wodorowej i zawarcia sektorowego porozumienia wodorowego. Budowa „Strategii Wodorowej Polski do 2030 r.” jest podstawowym celem listu intencyjnego, w tym wdrożenie wodoru jako paliwa transportowego. Ponadto w liście intencyjnym wskazano na przygotowanie nowych regulacji dla rynku wodoru – rozumiemy, że m.in. niniejszy Projekt po części realizuje te cele, poniżej link do komunikatu: <https://www.gov.pl/web/klimat/podpisanie-listu-intencyjnego-o-ustanowieniu-partnerstwa-na-rzecz-budowy-gospodarki-wodorowej> | |
| 2 | **Uwaga ogólna** | Środki na wsparcie budowy infrastruktury powinny być priorytetowo alokowane w najbliższych latach dla infrastruktury ładowania aut eklektycznych a dla stacji tankowania wodoru alokacja środków powinna dopiero stopniowo wzrastać z czasem i faktycznym wprowadzaniem rozwiązań transportowych na bazie wodoru.  Jest mało prawdopodobne, aby doszło do szerokiego stosowania wodoru w sektorze transportu a zwłaszcza transportu osobowego w najbliższych latach (oferta osobowych samochodów wodorowych w zasadzie nie istnieje) o czym świadczą poniższe argumenty:   * Bardzo niska efektywność ogniw paliwowych stosowanych w samochodach osobowych sprawia, że auta czysto elektryczne „są wielokrotnie bardziej ekonomiczne, * Efektywność auta z akumulatorem wynosi od 70 do 80 procent natomiast efektywność układu napędowego w pojeździe zasilanym wodorem wynosi w zależności od modelu, od 25 do 35 procent, * Pojazdy elektryczne z ogniwami paliwowymi nie są gotowe do masowej produkcji, a zatem nie wpłyną znacząco na osiągnięcie celu emisji CO2, * Samochody elektryczne zasilane wodorem, w porównaniu z samochodami elektrycznymi, będą nie tylko droższe w zakupie, ale też podczas eksploatacji, * W średnio- i długoterminowej perspektywie wodór może znaleźć zastosowanie w przemyśle, poza tym w transporcie ciężkim, lotniczym i morskim. | |
| **Uwagi szczegółowe** | | | |
| 1 | **§ 2 pkt 3) Projektu** | Proponujemy zmianę w § 2 pkt 3)definicji „*stacja tankowania i/lub wytwarzania wodoru”* w brzmieniu jak poniżej:  *„3) stacja tankowania* ***i/lub wytwarzania wodoru*** *– zespół urządzeń, w tym punkt tankowania wodoru wraz z niezbędną infrastrukturą pomocniczą oraz zbiornikami magazynowymi.”*  oraz dodanie w § 2 pkt 4) w brzmieniu jak poniżej:  ***„4) wytwarzanie wodoru wraz z instalacjami wspomagającymi – infrastruktura do uzdatniania wody, oczyszczania wodoru i tlenu. Przyłącza prądowo-wodne.****”* | Jeśli myślimy o zielonym, różowym wodorze jesteśmy zobligowani do ujęcia opłacalności inwestycji. Często jedynym rozwiązaniem jest, aby można było produkować paliwo w miejscu jego sprzedaży. |
| 2 | **§ 2 pkt 4) Projektu** | Proponujemy dodanie definicji pojazdu napędzanego wodorem w brzmieniu jak poniżej:  ***4) pojazd napędzany wodorem – wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych;*** | Postulujemy dodanie definicji pojazdu napędzanego wodorem (analogiczna uwagę zgłaszaliśmy do projektu Ustawy o zmianie Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UC 65)). Dzięki temu definicja będzie rozszerzona i uwzględni pojazdy kolejowe, o których mowa w Strategii w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu. |
| 3 | **§ 3 Projektu** | Proponujemy dodanie w §3 pkt. 5) jak poniżej:  *§ 3. O wsparcie budowy lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania, punktu ładowania oraz stacji tankowania wodoru może ubiegać się:*   1. *jednostka samorządu terytorialnego;* 2. *przedsiębiorca w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 424 i 1086), który posiada siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;* 3. *spółdzielnia mieszkaniowa w rozumieniu ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o spółdzielniach mieszkaniowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1465);* 4. *wspólnota mieszkaniowa w rozumieniu ustawy z dnia 24 czerwca 1994 r. o własności lokali (Dz. U. 2020 r. poz. 1910)****;*** 5. ***osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej.*** | O wsparcie na instalacje punktu ładowania powinna mieć możliwość ubiegać się również osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej. Obecny zapis daje taką możliwość przedsiębiorcom i JST.  Grupa beneficjentów nie powinna być ograniczona skoro wsparciem mogą zostać objęte również nieogólnodostępne punkty ładowania. Ładowanie w domu stanowi ok 50% procesów ładowania samochodów elektrycznych, dlatego wsparcie infrastruktury domowej jest również konieczne. |
| 4 | **§ 8 ust. 1 pkt 3) Projektu** | Proponujemy zmianę § 8 ust. 1 pkt. 3) w brzmieniu jak poniżej:  *„3) budowę lub rozbudowę stacji tankowania* ***i wytwarzania*** *wodoru.”* | Uwaga jak do § 2 pkt 3) Projektu |
| 5 | **§ 8 ust. 2 pkt 5) Projektu** | Konieczność doprecyzowania definicji: „*koszty dokumentacji techniczne*j”. | „*Koszty dokumentacji technicznej*” zaliczono do kosztów kwalifikowanych równocześnie w § 8 ust. 3, w którym wskazano: „***okres kwalifikowalności kosztów rozpoczyna się po dniu złożenia wniosku o udzielenie pomocy”***.  Pod pojęciem okresu kwalifikowania kosztów należy chyba rozumieć okres, **w którym mogą być ponoszone** koszty **kwalifikowalne**, czyli w odniesieniu do przywoływanego ust. 2 pkt 5 koszty dokumentacji będą mogły być zaliczone, jeśli ich zlecenie nastąpi po złożeniu wniosku o udzielenie pomocy mimo, że w § 7 ust. 1 zapisano, że pomoc może być udzielona pod warunkiem, że wniosek o jej udzielenie złożono przed dniem rozpoczęcie prac, lecz mowa jest tylko o rozpoczęciu prac jako robót budowlanych i zaciągnięciu zobowiązań, które czynić będzie realizację inwestycji nieodwracalną. Zaciągnięcie zobowiązania dla opracowania dokumentacji nie czyni nieodwracalności realizacji inwestycji i w obecnej treści zapisów projektu, koszty dokumentacji przy urzędniczym podejścia do tematu nigdy nie będzie można zaliczyć, jako koszty kwalifikowane. Interpretacja ww. zapisów wprowadza potencjalnego wnioskodawcę w błąd.  Jednocześnie wskazujemy, że koszty inwestycji są wiadome raczej po sporządzeniu dokumentacji, rzadziej przed. |
| 6 | **§ 8 ust. 2 pkt 5) Projektu** | Proponujemy zmianę § 8 ust. 2 pkt. 5) w brzmieniu jak poniżej:  *„****5) koszt OPEXu z wyłączeniem energii elektrycznej, wody/ścieków i innego paliwa wsadowego na okres eksploatacji 5 lat.”*** | Koszty związane z eksploatacją stacji do tankowania wodoru oraz jego wytwarzania wynoszą 3-5% CAPEX. |
| 7 | **§9 ust. 1 i ust. 2 Projektu** | Proponujemy dodanie w § 9 ust. 1 pkt. 3) i 4) w brzmieniu jak poniżej oraz usunięcie ust. 2:  *§ 9. 1. W przypadku ogólnodostępnych stacja ładowania:*   1. *intensywność pomocy nie może przekroczyć 50% kosztów kwalifikowalnych;* 2. *intensywność pomocy ulega zwiększeniu o 25%, jeżeli ogólnodostępna stacja ładowania jest usytuowana w gminie, w której w roku poprzedzającym rok, w którym został złożony wniosek o udzielenie pomocy, liczba mieszkańców nie przekraczała 100 000 według danych opublikowanych przez Główny Urząd Statystyczny;* 3. ***intensywność pomocy ulega zwiększeniu o 25%, jeżeli ogólnodostępna stacja ładowania o mocy 100 kW i większej jest usytuowana w pasie drogowym drogi ekspresowej albo autostrady;*** 4. ***intensywność pomocy ulega zwiększeniu o 25%, jeżeli ogólnodostępna stacja ładowania jest zasilana energią ze źródeł odnawialnych.***   *~~2~~****~~. Zwiększenie pomocy, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, nie ma zastosowania do ogólnodostępnej stacji ładowania usytuowanej w pasie drogowym drogi ekspresowej albo autostrady.~~*** | W Polsce nadal barierą jest niewystarczająca infrastruktura przy autostradach i głównych drogach, dodatkowo ładowarki w Polsce zbyt wolne. Najczęściej dysponują one mocą 50 kW, co przy obecnych standardach ładowania nowych samochodów znacząco spowalnia proces ładowania na trasie. Dlatego dodatkowe wsparcie 25% powinno zostać wprowadzone dla szybkich stacji ładowania zlokalizowanych w pasie drogowym drogi ekspresowej albo autostrady  Dodatkowym wsparciem powinny być promowane inwestycje w infrastrukturę ładowania zasilane energią ze źródeł odnawialnych |
| 8 | **§11 Projektu** | Proponujemy zmianę § 11 pkt. 2) w brzmieniu jak poniżej:  *„2) wartość pomocy nie może przekroczyć* ***7 000 000 zł*** *na jedną stację.”*  oraz doprecyzowanie, że dla stacji do tankowania i wytwarzania wodoru powinien być pułap pomocy wynoszący co najmniej 20 mln zł. | CAPEX na instalacje wodorowe jest bardzo wysoki. Proponowana pomoc nie jest wystarczająca. |