



MINISTERSTWO ENERGII

Sprawozdanie z realizacji Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw
alternatywnych

Warszawa, sierpień 2019 r.

Wstęp:

Monitorowanie poziomu osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, zwanych dalej: „Krajowymi ramami polityki”, przyjętych przez Radę Ministrów 29 marca 2017 r., a także dokonywanie oceny poziomu osiągnięcia tychże celów przez Ministra Energii wynika z przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1) oraz ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124).

Krajowe ramy polityki są kluczowym dokumentem strategicznym, powstałym w celu wsparcia rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych, w tym energii elektrycznej, gazu ziemnego w postaci CNG i LNG oraz wodoru, stosowanych w transporcie drogowym i wodnym. Krajowe ramy wyznaczyły cele ilościowe w zakresie budowy punktów ładowania o normalnej mocy i dużej mocy, punktów tankowania CNG i LNG oraz dotyczące floty pojazdów.

Przeprowadzony monitoring osiągnięcia celów określonych w Krajowych ramach polityki obejmuje dane uzyskiwane m.in. z:

- Europejskiego Obserwatorium Paliw Alternatywnych,
- Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów,
- Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych,
- opracowań własnych.

Spis treści

1. Założenia Krajowych ram polityki.	5
2. Stopień realizacji celów Krajowych ram polityki.....	6

3. Informacje o zastosowanych bezpośrednich instrumentach wsparcia, w szczególności o instrumentach podatkowych oraz zachętach niefinansowych do nabywania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub budowy infrastruktury tych paliw.	6
4. Informacja o polityce stosowanej w zakresie zamówień publicznych w celu wspierania wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie.	13
5. Ocena konieczności instalacji punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych należących do sieci bazowej TEN-T.	20
6. Informacje o procedurach i przepisach związanych z ułatwieniem obrotu paliwami alternatywnymi w transporcie.	20
7. Informacje o rocznej wielkości środków publicznych przeznaczonych na rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami alternatywnymi, wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i projektów pilotażowych związanych z paliwami alternatywnymi, w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje środków transportu.	21
8. Informacje o przewidywanej liczbie zarejestrowanych na terenie kraju pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi w latach 2020, 2025 oraz 2030.	21

1. Założenia Krajowych ram polityki.

Krajowe ramy polityki obok ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), zwanej dalej: „ustawą o elektromobilności” stanowią implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Dyrektywa ta nakłada na państwa członkowskie obowiązek rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Państwa powinny zapewnić rozwój punktów ładowania pojazdów elektrycznych, punktów tankowania gazu ziemnego w postaci CNG lub LNG, oraz punktów bunkrowania statków LNG. Dyrektywa nakłada też na państwa członkowskie obowiązek wprowadzenia określonych w tej dyrektywie specyfikacji technicznych, ujednoczonych zasad dla ładowania pojazdów elektrycznych, zasad informowania konsumentów.

Dyrektywa 2014/94/UE nałożyła na państwa członkowskie obowiązek opracowania Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Dokument ten stanowi strategię wyznaczającą cele w zakresie rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie. Zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2014/94/UE oraz przewidywanym rozwojem rynku paliw alternatywnych w Polsce, dokument wyznacza cele dla infrastruktury służącej do ładowania pojazdów elektrycznych, tankowania gazem ziemnym pojazdów oraz bunkrowania gazem ziemnym statków. Zgodnie z art. 3 dyrektywy 2014/94/UE Krajowe ramy polityki przedstawiają ocenę obecnego stanu rynku paliw alternatywnych stosowanych w transporcie i przewidywanego rozwoju tychże paliw z rozróżnieniem na energię elektryczną, gaz ziemny LNG i CNG i inne paliwa alternatywne. Zaprezentowano w nich także prawne aspekty funkcjonowania rynku paliw alternatywnych oraz cele rozwoju rynku paliw alternatywnych.

Krajowe ramy polityki określiły cele w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Zgodnie z nimi, do końca 2020 roku w 32 wybranych aglomeracjach w Polsce ma być rozmieszczonych :

- 6 000 punktów ładowania o normalnej mocy,
- 400 punktów ładowania o dużej mocy,
- 70 punktów tankowania gazu ziemnego CNG.

Natomiast do roku 2025 ma zostać rozwinięta infrastruktura paliw alternatywnych na sieciach TEN-T. Planuje się:

- budowę i rozmieszczenie 14 publicznie dostępnych punktów tankowania LNG,
- budowę i rozmieszczenie 32 publicznie dostępne punkty tankowania CNG,
- Udostępnienie usługi bunkrowania w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

2. Stopień realizacji celów Krajowych ram polityki.

Według danych na koniec lipca 2019 r. w Polsce istniało:

- 971 punktów ładowania o normalnej mocy,
- 486 punktów ładowania o dużej mocy,
- 28 stacji tankowania gazu ziemnego (CNG)

oraz używanych było:

- 4009 pojazdów elektrycznych,
- 2321 pojazdów hybrydowych typu plug- in,
- 4900 pojazdów napędzanych gazem ziemnym CNG.

Należy zauważyć, że w 2016 roku w Polsce istniało 290 punktów ładowania o normalnej mocy i 34 punktów ładowania o dużej mocy. Oznacza to wzrost liczby punktów ładowania o normalnej mocy o 234,83 %, a w przypadku punktów ładowania o dużej mocy o 1329,41 %. Jednocześnie należy zauważyć, że cel 400 punktów ładowania o dużej mocy został osiągnięty. W przypadku stacji tankowania gazu ziemnego (CNG) w 2016 roku było ich 26, co oznacza wzrost o 7,69 %.

3. Informacje o zastosowanych bezpośrednich instrumentach wsparcia, w szczególności o instrumentach podatkowych oraz zachętach niefinansowych do nabywania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi lub budowy infrastruktury tych paliw.

Podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie rozwoju elektromobilności i paliw alternatywnych jest ustawa o elektromobilności. Określa ona zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystania kluczowych paliw alternatywnych w transporcie, w tym infrastruktury użytkowanej w publicznym transporcie zbiorowym, obowiązki podmiotów publicznych związane z rozwojem rynku elektromobilności, obowiązki informacyjne w zakresie paliw alternatywnych, warunki funkcjonowania stref niskoemisyjnego transportu oraz zasady tworzenia i treść Krajowych ramy polityki. Akt ten jest pierwszą regulacją, która w sposób całościowy określa zasady funkcjonowania tego rynku. Ustawa o

elektromobilności zdefiniowała i w części wprowadziła do polskiego porządku prawnego, podstawowe pojęcia niezbędne dla rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych. Jedną ze zidentyfikowanych barier dla rozwoju rynku paliw alternatywnych był bowiem brak normatywnych definicji. W związku z tym, ustawa o elektromobilności wprowadziła nowe pojęcia, m.in. ładowanie pojazdów elektrycznych, paliwa alternatywne, punkt ładowania, stacja ładowania, stacja gazu ziemnego, operator ogólnodostępnej stacji ładowania, operator stacji gazu ziemnego. Zdefiniowane terminy ustawowe są zgodne z treścią dyrektywy 2014/94/UE, co w konsekwencji pozwoli również ocenić osiągnięcie celów tej dyrektywy i Krajowych ram polityki.

Zachęty podatkowe i finansowe.

1. Zwolnienie od akcyzy pojazdów elektrycznych.

Zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o elektromobilności, art. 109a oraz art. 163a ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1114, 1039, 1356, 1629 i 1697), tj. przepisy w zakresie zwolnienia od podatku akcyzowego stosuje się do pojazdów elektrycznych, napędzanych wodorem lub pojazdów hybrydowych typu plug-in, w przypadku których obowiązek podatkowy w akcyzie powstał po dniu 18 grudnia 2018 r. Jednocześnie, w stosunku do pojazdów hybrydowych typu plug-in zwolnienie będzie obowiązywało do 1 stycznia 2021.

2. Możliwość skorzystania z odpisów amortyzacyjnych.

Zgodnie z art. 85 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o elektromobilności, przepisy określone w art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 15 lutego 1992 o podatku dochodowym od osób prawnych, możliwe jest stosowanie korzystnej stawki dla pojazdów elektrycznych oddanych do użytkowania po dniu 18 grudnia 2018 r.

3. Powołanie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Ustawą z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 1356, 2533, z 2019 r. poz. 412), zwanej dalej: „ustawą o FNT”, został powołany Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, zwany dalej: „Funduszem”.

Wsparcie w ramach Funduszu otrzymają zarówno inicjatywy związane z rozwojem elektromobilności, jak i transportem opartym na paliwach alternatywnych, takich jak CNG, LNG i wodór. Dzięki FNT finansowane będą projekty wymienione m.in. w Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce, Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw Alternatywnych oraz ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Zakres projektów, które mogą otrzymać dofinansowanie jest bardzo szeroki – wspierani będą m.in. przedsiębiorcy budujący punkty ładowania oraz tankowania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, producenci ekologicznych środków transportu, samorządy inwestujące w czysty transport publiczny, wytwórcy biokomponentów, jak i podmioty chcące zakupić nowe pojazdy zero i niskoemisyjne.

Dysponentem Funduszu jest Minister Energii, natomiast zarządzanie Funduszem powierzono Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Trzecim uczestnikiem wspierającym działanie Funduszu jest Bank Gospodarstwa Krajowego, który zapewnia obsługę bankową FNT.

Przewidywane korzyści związane z uruchomieniem finansowania z Funduszu to:

- a) rozwój infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych oraz do tankowania gazu ziemnego, biopaliw ciekłych i innych paliw alternatywnych;
- b) możliwość wprowadzenia nowych modeli biznesowych w zakresie elektromobilności;
- c) rozwój flot pojazdów zero i niskoemisyjnych oraz zero i niskoemisyjnego transportu publicznego;
- d) spadek kosztów użytkowania pojazdów opartych na paliwach alternatywnych dla obywateli;
- e) poprawa jakości powietrza wynikająca ze zmniejszenia emisji szkodliwych substancji przez pojazdy drogowe - szczególnie w dużych aglomeracjach.

Ministerstwo Energii pracuje obecnie nad wydaniem aktów wykonawczych do ustawy powołującej Fundusz Niskoemisyjnego Transportu. Uruchomienie pierwszych konkursów planowane jest w II połowie 2019 r. Do końca 2027 roku Fundusz będzie dysponował środkami w wysokości ponad 6,7 mld zł.

Zgodnie z art. 28ze ustawy o FNT środki Funduszu przeznacza się na:

- 1) wsparcie inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych;
- 2) wsparcie budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z

biometanu, lub wodoru lub budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną, wykorzystywanych w transporcie;

3) pomoc dla wytwórców biokomponentów lub producentów biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wykorzystywanych w transporcie;

4) wsparcie dla:

a) producentów środków transportu wykorzystujących do napędu energią elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub wódór,

b) przedsiębiorców w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie produkcji podzespołów do środków transportu, o których mowa w lit. a;

5) wsparcie publicznego transportu zbiorowego działającego w szczególności w aglomeracjach miejskich, uzdrowiskach, na obszarach, na których ustanowione zostały formy ochrony przyrody zgodnie z przepisami o ochronie przyrody, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, wódór lub energią elektryczną;

6) dofinansowanie opłat portowych pobieranych za cumowanie przy nabrzeżu lub przystani jednostek pływających zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energią elektryczną;

7) wsparcie:

a) badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, lub wykorzystaniem sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych,

b) wdrożeń eksploatacyjnych wyników badań, o których mowa w lit. a;

8) wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z bio-metanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie;

9) wsparcie zakupu nowych pojazdów i jednostek pływających zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną;

10) wsparcie działań związanych z analizą i badaniem rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie;

11) promocję wytwarzania i wykorzystywania biokomponentów i biopaliw ciekłych.

W celu operacjonalizacji Funduszu, Ministerstwo Energii na podstawie ustawy o FNT opracowało następujące projekty aktów wykonawczych:

1. Projekt rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz rozliczania wsparcia udzielonego osobom fizycznym nieprowadzącym działalności gospodarczej.

Projekt ten ma na celu określenie warunków udzielenia wsparcia dla osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej. Wsparcie udzielane będzie na wniosek, w trybie ciągłym do momentu wyczerpania alokacji przewidzianej dla tego działania na dany rok. Będzie ono udzielane bez konkursu, co ułatwi dostępność pojazdów elektrycznych i napędzanych wodorem dla wielu obywateli Polski.

Projekt rozporządzenia zakłada maksymalny poziom wsparcia do zakupu pojazdu elektrycznego do wysokości 30% ceny nabycia pojazdu, jednak nie więcej niż 37 500 zł. W przypadku pojazdu wykorzystującego do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych napędzanego wodorem maksymalny poziom dofinansowania nie może przekroczyć 30% ceny nabycia pojazdu oraz 90 000 zł.

Wprowadzone zostało również ograniczenie dotyczące maksymalnej ceny nabycia, która wynosi 125 000 zł, dla pojazdu wykorzystującego do napędu wyłącznie energię elektryczną oraz 300 000 zł dla pojazdu wykorzystującego do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniach paliwowych napędzanego wodorem. Wsparcie nie może być udzielone na pojazd o cenie przekraczająca ta wartość.

Na beneficjentów nałożono obowiązek niezbywania zakupionych pojazdów przez 1 rok od dnia ich zakupu. W celu wykluczenia możliwości wywozu pojazdów objętych wsparciem udzielenie wsparcia jest uwarunkowane rejestracją pojazdu na terenie Polski. Z uwagi na cel ustanowienia

Funduszu, tj. zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska, wprowadzony został warunek, że pojazd objęty wsparciem w okresie trwałości powinien być dopuszczony do ruchu. Ma to na celu uniknięcia sytuacji kiedy pojazd w wyniku uszkodzenia nie mógłby być użytkowany a beneficjent nie podejmowałby działań w zakresie naprawy pojazdu.

2. Projekt rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Projekt rozporządzenia ma na celu określenie kryteriów wyboru projektów do wsparcia ze środków Funduszu. W ustawie o FNT znajdują się cztery ogólne kryteria, które są uszczegółowione w projekcie rozporządzenia. Projekty do wsparcia w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym będą oceniane według następujących kryteriów:

- 1) znaczenia projektu dla potrzeb rozwoju rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wodoru oraz energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie;
- 2) adekwatności i trafności zaplanowanych działań i metod ich realizacji w odniesieniu do celów wspieranych ze środków Funduszu;
- 3) oceny wysokości planowanych kosztów realizacji projektu w stosunku do jego zakresu rzeczowego;
- 4) zdolności organizacyjnej wnioskodawcy do realizacji projektu oraz przygotowania instytucjonalnego do jego wdrożenia.

Wejście w życie projektu rozporządzenia spowoduje, że składane projekty będą oceniane według kryteriów, których zakres (kryteria ogólne z ustawy o FNT, kryteria szczegółowe wspólne dla wszystkich działań, kryteria szczegółowe wspólne dla określonych grup działań oraz kryteria właściwe tylko dla określonych działań) oraz ważność (waga punktowa) będzie odpowiadać z jednej strony celom Funduszu, z drugiej wspierać cele w tym obszarze (wskazane m.in. w ustawie o elektromobilności, Planie Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości” oraz Krajowych ramach polityki).

3. Projekt rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych warunków udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Projekt rozporządzenia ma na celu określenie zasad udzielania oraz rozliczania wsparcia dla instrumentów określonych w ustawie o FNT.

Wartości i rodzaje wsparcia dla inwestycji dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych oraz zakupu pojazdów przedstawiane zostały w poniższych tabelach:

		PALIWO ALTERNATYWNE			
		EV	CNG / LNG	WODÓR	
KATEGORIA POJAZDU	M1	Przewóz osób < 8 miejsc DMC<3,5 t <i>Samochody osobowe</i>	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 36 tys. zł na jeden pojazd maksymalna cena nabycia: 125 000 zł	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 20 tys. zł na jeden pojazd maksymalna cena nabycia: 125 000 zł	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 100 tys. zł na jeden pojazd
	M2	Przewóz osób > 8 miejsc 3,5 < DMC < 5 t <i>Autobus: miejski, międzymiastowy, turystyczny, szkolny</i>	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 70 tys. zł na jeden pojazd	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 30 tys. zł na jeden pojazd	
	N1	Przewóz ładunków DMC < 3,5 t <i>Samochody ciężarowe: skrzynia, furgon, wywrotka, cysterna</i> <i>Ciągnik samochodowy: siodłowy, balastowy</i>			
	N2	Przewóz ładunków 3,5 < DMC < 12 t <i>Samochody ciężarowe: skrzynia, furgon, wywrotka, cysterna</i> <i>Ciągnik samochodowy: siodłowy, balastowy</i>	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 150 tys. zł na jeden pojazd	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 35 tys. zł na jeden pojazd	
	N3	Przewóz ładunków DMC > 12 t <i>Samochody ciężarowe: skrzynia, furgon, wywrotka, cysterna, specjalny: śmieciarka</i> <i>Ciągnik samochodowy: siodłowy, balastowy</i>	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 200 tys. zł na jeden pojazd	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 100 tys. zł na jeden pojazd	
	L	pojazdy dwu lub trójkołowe, niektóre pojazdy czterokołowe <i>motorowery, motocykle</i>	wsparcie do 30% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 5 tys. zł na jeden pojazd		

	M3	Przewóz osób > 8 miejsc DMC > 5 t <i>Autobus: miejski, międzymiastowy, turystyczny, szkolny</i>	wsparcie do 55% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 1 045 tys. zł na jeden pojazd	wsparcie do 15% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 150 tys. zł na jeden pojazd	wsparcie do 55% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 2 000 tys. zł na jeden pojazd
	-	Trolejbus	wsparcie do 45% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 720 tys. zł na jeden pojazd		

		Budowa lub rozbudowa infrastruktury do dystrybucji lub sprzedaży paliwa			
		EV	CNG	LNG	WODÓR
Beneficjenci	Przedsiębiorcy (JST nie mogą się ubiegać o wsparcie, uprawnione spółki miejskie)				
Wysokość wsparcia	<u>Stacje ładowania normalnej mocy (EV < 22 kW)</u> wsparcie do 50% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 25,5 tys. zł na jedną stację <u>Stacje ładowania dużej mocy (EV > 22 kW)</u> wsparcie do 50% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 150 tys. zł na jedną stację <u>Stacje ładowania środków publicznego transportu</u> (ładowarki na zajezdniach, pantograf) wsparcie do 50% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 240 tys. zł na jedną stację	wsparcie do 50% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 750 tys. zł na jedną stację	wsparcie do 50% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 1 200 tys. zł na jedną stację	wsparcie do 50% kosztów kwalifikowanych, nie więcej niż 3 000 tys. zł na jedną stację	

Oprócz wsparcia finansowego dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz wsparcia finansowego dla zakupu pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, projekt rozporządzenia przewiduje również wsparcie ze środków FNT na badania związane z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, lub wykorzystaniem sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych.

Maksymalna wartość wsparcia wyżej wymienionych badań wynosi:

- a) w przypadku prowadzenia badań, o których mowa w art. 2 pkt 85 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 - 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem,
- b) w przypadku prowadzenia badań, o których mowa w art. 2 pkt 86 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 - 25% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem,
- przy czym nie więcej niż 5 000 000 zł na jeden projekt badawczy.

Zachęty niefinansowe.

1. Możliwość poruszania się po buspasach przez pojazdy elektryczne.

Zgodnie z art. 148a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 z późn. zm.) do dnia 1 stycznia 2026 r. dopuszcza się poruszanie pojazdów elektrycznych po buspasach, tj. po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów. Na podstawie tego przepisu wszystkie pojazdy elektryczne mogą poruszać się w Polsce po wszystkich buspasach.

2. Możliwość wjazdu do strefy czystego transportu.

Ustawa o elektromobilności wprowadziła możliwość tworzenia przez rady gminy stref czystego transportu, tj. stref ograniczających wjazd pojazdów. Instrument ten ma służyć do walki z zanieczyszczeniami płynącymi z transportu w centrach miast powyżej 100 tysięcy mieszkańców. Wprowadzenie strefy nie jest obowiązkowe i organy gminy same będą mogły zdecydować, czy taka strefa jest niezbędna. Jednocześnie, ustawa przewiduje możliwość bezpłatnego wjazdu do stref czystego transportu pojazdów elektrycznych, napędzanych wodorem, lub napędzanych gazem ziemnym.

3. Bezpłatne parkowanie oraz miejsca parkowania przeznaczone tylko i wyłącznie dla pojazdów elektrycznych.

Ustawa o elektromobilności wprowadziła zmiany do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z 2019 r. poz. 698, 730). Dzięki wprowadzonej nowelizacji, organ właściwy do zarządzania ruchem, wyznaczając na drogach miejsca przeznaczonych na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe przy ogólnodostępnych stacjach ładowania dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Miejsca te powinny być wyznaczone na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. Liczba miejsc powinna odpowiadać przynajmniej liczbie i ogólnodostępnych punktów ładowania w danej lokalizacji. Pojazdy elektryczne oraz pojazdy hybrydowe typu plug-in mogą korzystać z miejsc postojowych wyłącznie na czas ładowania.

Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach ma również prawo, w celu promocji elektromobilności lub paliw alternatywnych, wyznaczyć miejsca parkingowe w miejscach, gdzie ogólnodostępne stacje ładowania nie występują. Przepisy te są kolejną zachętą do zakupu i użytkowania pojazdów elektrycznych, gdyż dają pewność użytkownikom, iż będą istnieć wyznaczone, specjalne miejsca dla parkowania tych pojazdów.

Ponadto, pojazdy elektryczne są zwolnione z opłat za postój na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania.

W strefie płatnego parkowania wyznacza się także miejsca przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania. Przy czym miejsca te powinny być zlokalizowane przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania.

4. Brak wymogu uzyskania pozwolenia na budowę stacji ładowania.

Ustawa o elektromobilności wprowadziła definicję stacji ładowania. Następnie wprowadzono odpowiednie zmiany w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186), które mają ułatwić i przyspieszyć procedurę budowy stacji ładowania. Zgodnie ze zmianami, budowa stacji ładowania będzie wymagała zgłoszenia budowy albo sporządzenia planu sytuacyjnego na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (wówczas nie jest wymagane zgłoszenie budowy).

5. Zwiększenie informacji o dostępności infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych.

1 stycznia 2019 r. została uruchomiona baza lokalizacji dostępności infrastruktury ładowania/tankowania pod nazwą Ewidencja Infrastruktury Paliw Alternatywnych, która jest rejestrem publicznym prowadzonym dla zapewnienia użytkownikom pojazdów elektrycznych

i pojazdów napędzanych gazem ziemnym informacji ułatwiających korzystanie z tych pojazdów. Rejestr zawiera informacje o współrzędnych stacji gazu ziemnego i stacji ładowania, aktualnych cenach paliw alternatywnych oraz dostępności punktów ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania. Ponadto, w rejestrze udostępnia się usługi elektroniczne pozwalające na:

- a) zgłoszenie do rejestru oraz aktualizację danych, dotyczących punktu tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punktu tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania;
- b) przesyłanie aktualnej informacji o dostępności punktu ładowania zainstalowanego w ogólnodostępnej stacji ładowania i aktualnych informacji o cenach paliw alternatywnych.

6. Zasady budowy infrastruktury paliw alternatywnych.

Ustawa o elektromobilności zakłada, że infrastruktura do ładowania pojazdów elektrycznych w pierwszym okresie (2019-2020) ma być rozwijana w oparciu o zasady rynkowe, z tym że zainteresowane podmioty będą mogły ubiegać się o wsparcie finansowe z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Gminy, które spełniają warunki określone w ustawie, będą zobligowane do monitorowania procesu powstawania infrastruktury. Jeśli wyniki monitorowania zakończonego na przełomie 2019/2020 wykażą, że liczba ogólnodostępnych stacji ładowania w danej gminie nie odpowiada minimalnej liczbie określonej w przepisach projektowanej ustaw dla gminy danej wielkości, władze takiej gminy będą zobowiązane do przygotowania planu rozwoju infrastruktury. Za budowę punktów ładowania w tym przypadku będzie odpowiadał operator sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej.

Ponadto ustawa o elektromobilności określiła procedurę wyboru operatora stacji gazu ziemnego, gdy nie uda się wyłonić operatora stacji gazu ziemnego w drodze przetargu. W takiej sytuacji operatorem stacji gazu ziemnego zostanie przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami gazowymi, do którego wniesiono na pokrycie kapitału zakładowego wkład niepieniężny, o którym mowa w art. 5b¹ ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2019 r. poz. 755, 730).

Powyższe zapewni funkcjonowanie stacji gazu ziemnego w sytuacji, w której brak będzie podmiotów zainteresowanych byciem operatorem stacji gazu ziemnego na zasadach rynkowych. Powyższa procedura zagwarantuje rozwój punktów do tankowania gazu ziemnego.

Zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności, operator systemu dystrybucyjnego gazowego, tj. Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o., opracował „Program Budowy stacji gazu ziemnego Polskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o.”, który został uzgodniony z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki. Zgodnie z programem planuje się w terminie do dnia 31 grudnia 2020 r. wybudować 38 stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) na terenie 36 gmin. Łączna liczba punktów tankowania na tych stacjach wyniesie 76.

Ponadto, zgodnie z wymogami ustawy o elektromobilności, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad opracował plan lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz punktów tankowania wodoru na Miejscach Obsługi Podróżnych na sieci bazowej TEN-T.

Określenie szczegółowych zasad oraz terminów budowy infrastruktury paliw alternatywnych w ustawie o elektromobilności pozwala także monitorować rozwój tej infrastruktury oraz ocenić faktyczne szanse na realizację celów ujętych w Krajowych ramach polityki, i czy potrzebne jest uruchomienie lub korekta przyjętych instrumentów/mechanizmów wsparcia.

7. Obowiązek wyposażenia floty pojazdów w pojazdy elektryczne.

Ustawa o elektromobilności nałożyła na naczelne i centralne organy administracji państwowej obowiązek wyposażenia floty pojazdów w obsługującym je urządach w pojazdy elektryczne, których udział od dnia 1 stycznia 2025 r. będzie wynosił co najmniej 50 %. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego, których liczba mieszkańców przekracza 50 000, udział procentowego udziału pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów służących do obsługi urzędu wynosić ma co najmniej 30 % od dnia 1 stycznia 2025 r. Ponadto, jednostki samorządu terytorialnego, których liczba mieszkańców przekracza 50 000 wykonują zadanie publiczne lub zlecają wykonanie zadania publicznego podmiotowi, który zapewnia wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

4. Informacja o polityce stosowanej w zakresie zamówień publicznych w celu wspierania wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie.

Omawiając kwestie zamówień publicznych należy przede wszystkim poruszyć tematykę Zielonych zamówieniach publicznych. Zgodnie z wymogami postawionymi przez Komisję Europejską stanowią one politykę, w ramach której podmioty publiczne włączają kryteria i wymagania ekologiczne do procesu zakupów (procedur udzielania zamówień publicznych) i poszukują rozwiązań minimalizujących negatywny wpływ wyrobów lub usług na środowisko

oraz uwzględniających cały cykl życia produktów, a poprzez to wpływają na rozwój i upowszechnienie technologii środowiskowych. Definicja zielonych zamówień publicznych obejmuje sytuacje, gdy zamawiający uwzględnia jeden lub więcej czynników środowiskowych na takich etapach procedury przetargowej jak: określenie potrzeb, zdefiniowanie przedmiotu zamówienia, sformułowanie specyfikacji technicznych, wybór kryteriów udzielenia zamówienia lub sposobu wykonania zamówienia. Celem zielonych zamówień publicznych jest osiągnięcie w możliwie najszerszym zakresie uwzględniania kwestii środowiskowych w procedurach przetargowych.

Zielone zamówienia publiczne mogą zapewnić organom publicznym oszczędności finansowe – szczególnie przy uwzględnieniu kosztów zamawianych produktów lub usług w całym cyklu ich życia, a nie tylko przez pryzmat ceny nabycia. Dla przykładu, zakup produktów o niskim zużyciu energii lub wody może pomóc znacząco obniżyć rachunki za media. Zmniejszenie ilości substancji niebezpiecznych w zakupionych produktach może ograniczyć koszty ich unieszkodliwienia. Organy, które realizują zielone zamówienia publiczne, będą lepiej przygotowane do sprostania zmieniającym się wyzwaniom w dziedzinie środowiska, jak również do osiągnięcia politycznych i wiążących celów w zakresie redukcji emisji CO₂ i zwiększenia efektywności energetycznej oraz w innych dziedzinach polityki środowiskowej.

Do kwestii zielonych zamówień publicznych na gruncie prawa polskiego odnoszą się ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1986, 2215, z 2019 r. poz. 53, 730.), zwana dalej: „Pzp” oraz rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia (Dz. U. poz. 1126). Pzp odnosi się do kwestii środowiskowych w następujących obszarach:

1. Opis przedmiotu zamówienia.

Zgodnie z art. 30 ust. 1 Pzp, zamawiający opisuje przedmiot zamówienia w jeden z następujących sposobów, z uwzględnieniem odrębnych przepisów technicznych:

a) przez określenie wymagań dotyczących wydajności lub funkcjonalności, w tym wymagań środowiskowych, pod warunkiem że podane parametry są dostatecznie precyzyjne, aby umożliwić wykonawcom ustalenie przedmiotu zamówienia, a zamawiającemu udzielenie zamówienia,

- b) przez odniesienie się w kolejności preferencji do norm, europejskich ocen technicznych, specyfikacji technicznych i systemów referencji technicznych,
- c) przez odniesienie do norm, europejskich ocen technicznych, specyfikacji technicznych i systemów referencji technicznych oraz przez odniesienie do wymagań dotyczących wydajności lub funkcjonalności w zakresie wybranych cech,
- d) przez odniesienie do kategorii wymagań dotyczących wydajności lub funkcjonalności i przez odniesienie do norm, europejskich ocen technicznych, specyfikacji technicznych i systemów referencji technicznych stanowiących środek domniemania zgodności z tego rodzaju wymaganiami dotyczącymi wydajności lub funkcjonalności;

2. Kryteria oceny ofert.

Zgodnie z art. 91 ust. 1 Pzp, zamawiający wybiera ofertę najkorzystniejszą na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Kryteriami oceny ofert są cena lub koszt albo cena lub koszt i inne kryteria odnoszące się do przedmiotu zamówienia. Wymogi środowiskowe można formułować w ramach następujących kryteriów oceny ofert, które ustawodawca ujął w otwartym katalogu w art. 91 ust. 2 ustawy Pzp:

- a) jakość, w tym parametry techniczne, właściwości funkcjonalne,
- b) aspekty środowiskowe, w tym efektywność energetyczna przedmiotu zamówienia,
- c) aspekty innowacyjne,
- d) organizacja, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia, jeżeli mogą mieć znaczący wpływ na jakość wykonania zamówienia,
- e) warunki dostawy, takie jak sposób dostawy.

3. Rachunek kosztów cyklu życia.

Na podstawie art. 91 ust. 3b ustawy Pzp, kryterium kosztu można określić z wykorzystaniem rachunku kosztów cyklu życia. Rachunek kosztów cyklu życia może obejmować w szczególności koszty:

- a) poniesione przez zamawiającego lub innych użytkowników związane z nabyciem, użytkowaniem, w szczególności zużycie energii i innych zasobów, utrzymaniem, wycofaniem z eksploatacji, w szczególności koszty zbierania i recyklingu;
- b) przypisywane ekologicznym efektom zewnętrznym związane z cyklem życia produktu, usługi lub robót budowlanych dotyczące emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń oraz inne związane z łagodzeniem zmian klimatu, o ile ich wartość pieniężną można określić i

zweryfikować, w przypadku gdy zamawiający szacuje koszty z wykorzystaniem podejścia opartego na rachunku kosztów cyklu życia przedmiotu zamówienia, określa w specyfikacji istotnych warunków zamówienia dane, które mają przedstawić wykonawcy, oraz metodę, którą zastosuje do określenia kosztów cyklu życia na podstawie tych danych (art. 91 ust. 3d);

4. Wymagania związane z realizacją zamówienia.

W świetle art. 29 ust. 4 ustawy Pzp, zamawiający może określić w opisie przedmiotu zamówienia wymagania związane z realizacją zamówienia, które mogą obejmować m.in. aspekty środowiskowe.

5. Oznakowanie.

Zgodnie z art. 2 pkt 16 ustawy Pzp, przez oznakowanie należy rozumieć zaświadczenie, poświadczenie lub każdy inny dokument, potwierdzający, że obiekt budowlany, produkt, usługa, proces lub procedura spełniają określone wymogi. Na podstawie art. 30a ust. 1 ustawy Pzp, w przypadku zamówień o szczególnych cechach, zamawiający może określić w opisie przedmiotu zamówienia, w kryteriach oceny ofert lub w warunkach realizacji zamówienia określone oznakowanie. Skorzystanie z tego uprawnienia w zakresie oznakowania uzależnione jest od łącznego spełnienia następujących warunków:

- a) wymagania dotyczące oznakowania dotyczą wyłącznie kryteriów, które są związane z przedmiotem zamówienia, i są odpowiednie dla określenia cech robót budowlanych, dostaw lub usług będących przedmiotem tego zamówienia;
- b) wymagania dotyczące oznakowania są oparte na obiektywnie możliwych do sprawdzenia i niedyskryminujących kryteriach;
- c) warunki przyznawania oznakowania są przyjmowane w drodze otwartej i przejrzystej procedury, w której mogą uczestniczyć wszystkie zainteresowane podmioty, w tym podmioty należące do administracji publicznej, konsumenci, partnerzy społeczni, producenci, dystrybutorzy oraz organizacje pozarządowe;
- d) oznakowania są dostępne dla wszystkich zainteresowanych stron;
- e) wymagania dotyczące oznakowania są określane przez podmiot trzeci, na który wykonawca ubiegający się o oznakowanie nie może wywierać decydującego wpływu.

Wymagając przedstawienia określonego oznakowania, zamawiający akceptuje wszystkie oznakowania potwierdzające, że dane roboty budowlane, dostawy lub usługi spełniają równoważne wymagania. Jeśli zamawiający nie wymaga z kolei, aby roboty budowlane,

dostawy lub usługi spełniały wszystkie wymagania dotyczące oznakowania, wówczas wskazuje poszczególne wymagania dotyczące oznakowania.

6. Rażąco niska cena.

Zgodnie z art. 90 ust. 1 ustawy Pzp, jeżeli zaoferowana cena lub koszt, lub ich istotne części składowe, wydają się rażąco niskie w stosunku do przedmiotu zamówienia i budzą wątpliwości zamawiającego co do możliwości wykonania przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami określonymi przez zamawiającego lub wynikającymi z odrębnych przepisów, zamawiający zwraca się o udzielenie wyjaśnień, w tym złożenie dowodów, dotyczących wyliczenia ceny lub kosztu, w szczególności w zakresie oszczędności metody wykonania zamówienia, wybranych rozwiązań technicznych, bądź też wynikającym z przepisów prawa ochrony środowiska.

7. Wykluczenie wykonawców z postępowania o udzielenie zamówienia.

Zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy Pzp, z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się wykonawcę prawomocnie skazanego m.in. za przestępstwo przeciwko środowisku (art. 181–188 Kodeksu Karnego). Dodatkowo, w świetle art. 24 ust. 5 ustawy Pzp, z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę:

a) prawomocnie skazanego za wykroczenie przeciwko środowisku, jeżeli za jego popełnienie wymierzono karę aresztu, ograniczenia wolności lub karę grzywny nie niższą niż 3000 złotych;

b) wobec którego wydano ostateczną decyzję administracyjną o naruszeniu obowiązków wynikających z przepisów prawa ochrony środowiska, jeżeli wymierzono tą decyzją karę pieniężną nie niższą niż 3 000 złotych.

Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy Pzp (tj. Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia) wskazują, że dla potwierdzenia braku podstaw do wykluczenia z postępowania o udzielenie zamówienia wykonawcy, zamawiający żąda lub może żądać m.in.:

- informacji z Krajowego Rejestru Karnego w zakresie określonym w art. 24 ust. 1 pkt 13, 14 ustawy oraz, odnośnie skazania za wykroczenie na karę aresztu, w zakresie określonym przez zamawiającego na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 5 i 6 ustawy, wystawionej nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert albo wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu;

- oświadczenia wykonawcy o braku wydania prawomocnego wyroku sądu skazującego za wykroczenie na karę ograniczenia wolności lub grzywny w zakresie określonym przez zamawiającego na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 5 i 6 ustawy;

- oświadczenia wykonawcy o braku wydania wobec niego ostatecznej decyzji administracyjnej o naruszeniu obowiązków wynikających z przepisów prawa pracy, prawa ochrony środowiska lub przepisów o zabezpieczeniu społecznym w zakresie określonym przez zamawiającego na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 7 ustawy.

8. Warunki udziału w postępowaniu.

Jak wskazano w art. 22 ust. 1 ustawy Pzp, o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się wykonawcy, którzy nie podlegają wykluczeniu oraz spełniają warunki udziału w postępowaniu, o ile zostały one określone przez zamawiającego w ogłoszeniu o zamówieniu lub w zaproszeniu do potwierdzenia zainteresowania. Zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu oraz wymagane od wykonawców środki dowodowe w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiającą ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności (art. 22 ust. 1a ustawy Pzp).

Kolejnym aktem prawnym na gruncie prawa polskiego dotyczącym zielonych zamówień publicznych jest rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia (Dz. U. poz. 1126). Zgodnie z przepisami rozporządzenia, w celu potwierdzenia spełniania przez wykonawcę warunków udziału w postępowaniu lub kryteriów selekcji dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej, zamawiający może żądać następujących dokumentów:

- a) wykazu robót budowlanych wykonanych nie wcześniej niż w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert albo wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu,
- b) wykazu dostaw lub usług wykonanych, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonywanych, w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert albo wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu,
- c) wykazu narzędzi, wyposażenia zakładu lub urządzeń technicznych dostępnych wykonawcy w celu wykonania zamówienia publicznego wraz z informacją o podstawie do dysponowania tymi zasobami;

- d) opisu urządzeń technicznych oraz środków organizacyjno-technicznych zastosowanych przez wykonawcę w celu zapewnienia jakości oraz opisu zaplecza naukowo-badawczego posiadanego przez wykonawcę lub które będzie pozostawało w dyspozycji wykonawcy;
- e) wykazu środków zarządzania środowiskowego, które wykonawca będzie mógł zastosować w celu wykonania zamówienia publicznego;
- f) wykazu osób, skierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia publicznego, w szczególności odpowiedzialnych za świadczenie usług, kontrolę jakości lub kierowanie robotami budowlanymi, wraz z informacjami na temat ich kwalifikacji zawodowych, uprawnień, doświadczenia i wykształcenia niezbędnych do wykonania zamówienia publicznego, a także zakresu wykonywanych przez nie czynności oraz informacją o podstawie do dysponowania tymi osobami.

Ponadto, Urząd Zamówień Publicznych opracował Krajowy Plan Działań w zakresie zrównoważonych zamówień publicznych na lata 2017-2020. Krajowy Plan Działań w zakresie zrównoważonych zamówień publicznych na lata 2017-2020 jest dokumentem planistycznym, na podstawie którego realizowane są m.in. działania informacyjno-szkoleniowe na rzecz przedstawicieli instytucji zamawiających, służące popularyzacji uwzględniania aspektów środowiskowych i społecznych w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego.

Należy również wspomnieć o Porozumieniu w sprawie współpracy na rzecz rozwoju zielonych zamówień publicznych, zawartym między Urzędem Zamówień Publicznych i Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Celem porozumienia jest opracowanie rozwiązań i narzędzi wspierających instytucje i podmioty zamawiające w stosowaniu zielonych zamówień publicznych oraz zapewnienie wzajemnego wsparcia w prowadzonych działaniach edukacyjnych obejmujących tematykę zielonych zamówień publicznych. Podpisane w dniu 26 kwietnia 2019 r. przez p. Huberta Nowaka - Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych oraz p. Dominika Bąka - Zastępcę Prezesa Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej porozumienie w tej sprawie przewiduje, że inicjatywy zaplanowane do realizacji w pierwszej kolejności obejmą dwa obszary priorytetowe tj.: transport oraz budownictwo. W ramach tych inicjatyw opracowane zostaną m.in.:

- a) wytyczne dotyczące oceny wpływu środowiskowego w całym cyklu życia (LCA) pojazdów nabywanych w procedurach zamówień publicznych,

- b) interaktywna mapa wpływu inwestycji budowlanej na środowisko zawierająca wskazówki dla zamawiających dotyczące możliwości ograniczenia, z wykorzystaniem instrumentów przewidzianych ustawą Prawo zamówień publicznych, negatywnego wpływu na środowisko tego typu inwestycji oraz
- c) materiał wyjaśniający dotyczący stosowania kryterium kosztowego opartego na LCC w budownictwie.

Dodatkowo planuje się podjęcie prac nad rozwiązaniami systemowymi, które docelowo mają zwiększyć częstotliwość stosowania zielonych zamówień przez polskich zamawiających, w szczególności tych realizujących przedsięwzięcia dofinansowywane ze środków, którymi gospodaruje NFOŚiGW.

W dobie zmagania ze zmianami klimatycznymi oraz zanieczyszczeniem powietrza, wód i gleby, współpraca UZP i NFOŚiGW w zakresie zielonych zamówień publicznych stanowi ważną inicjatywę wspierającą działania na rzecz ochrony środowiska. Porozumienie jest inicjatywą komplementarną w stosunku do działań przewidzianych w ramach Krajowego Planu Działań na Rzecz Zrównoważonych Zamówień Publicznych na lata 2017-2020. Służyć będzie także realizacji założeń dotyczących zielonych zamówień publicznych, określonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

Ponadto, należy wskazać, że ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych nałożyła na jednostki samorządu terytorialnego, z wyłączeniem jednostek, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, obowiązek zlecenia wykonania zadania publicznego, z wyłączeniem usługi transportu miejskiego, podmiotom które zapewnią wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym na poziomie co najmniej 30%. Obowiązek ten będzie musiał być spełniony od 1 stycznia 2025 r. Wprowadzenie wspomnianego obowiązku, oznacza, że wyżej wskazane jednostki samorządu terytorialnego w zamówieniach publicznych będą wprowadzały kryterium środowiskowe dotyczące odpowiedniego udziału procentowego pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym przy wykonywaniu zadań publicznych.

5. Ocena konieczności instalacji punktów tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych w portach lotniczych należących do sieci bazowej TEN-T.

Na obecnym etapie rozwoju technologii nie istnieją uzasadnione ekonomicznie przesłanki do rozwoju infrastruktury do tankowania paliwa lotniczego ze źródeł odnawialnych. Obecnie bez wsparcia finansowego rozwój takich instalacji nie ma szans, a należy uznać, że korzyści z tego

typu rozwiązania byłyby niewspółmierne do kosztów, które należałoby ponieść. Szukając oszczędności oraz mając na uwadze zrównoważone podejście do ochrony środowiska, program optymalizacji tankowania statków powietrznych różnymi metodami, wydaje się godny rozważenia. Należy jednak podkreślić, że wszelkie działania powinny mieć uzasadnienie ekonomiczne i być autonomiczną decyzją każdego portu lotniczego szczególnie w przypadku braku jednolitego systemu wsparcia takich kosztownych inwestycji.

6. Informacje o procedurach i przepisach związanych z ułatwieniem obrotu paliwami alternatywnymi w transporcie.

1. Ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz ustawy – Prawo celne wprowadziła zerową stawkę akcyzy dla gazu ziemnego o kodach CN 2711 11 00 i 2711 21 00 przeznaczonego do napędu silników spalinowych. Wprowadzenie zerowej stawki akcyzy na gaz LNG i CNG jest bodźcem do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, przede wszystkim gazu ziemnego w kraju, który przyniesie oczywiste korzyści ekologiczne. Szersze niż dotychczas wykorzystanie LNG i CNG stanowi także element dywersyfikacji paliw napędowych, a zatem przyczynia się do zwiększania bezpieczeństwa transportu w kraju.
2. Ustawa o elektromobilności wyłączyła działalność gospodarczą polegającą na oferowaniu usługi ładowania pojazdu z obowiązku posiadania koncesji na sprzedaż energii elektrycznej, traktując ją jako nowy rodzaj działalności gospodarczej. W związku z tym, sprzedaż energii elektrycznej, która jest dostarczana do ogólnodostępnej stacji ładowania oraz wykorzystywana wyłącznie w celu ładowania, tj. w punkcie ładowania oraz na potrzeby zapewnienia funkcjonowania ogólnodostępnej stacji ładowania, jest wyłączona z potrzeby uzyskania koncesji.
3. Uchwałą z dnia 17 października 2018 r. Rada Ministrów przyjęła aktualizację Krajowych ram polityki. Jedną ze zmian było wprowadzenie specyfikacji technicznych dla tankowania wodoru. W prawodawstwie polskim brak jest regulacji normatywnych w zakresie standardów technicznych dla wodoru wykorzystywanego w transporcie. Wprowadzenie specyfikacji technicznych dla tankowania wodoru umożliwi w przyszłości rozwój technologii wykorzystania wodoru w transporcie. Należy jednak mieć na względzie, że mimo braku przedmiotowych regulacji w powszechnie obowiązujących przepisach prawa, standardy określone w normach ISO wymienionych w załączniku II dyrektywy 2014/94/UE mogą być zawsze stosowane przez zainteresowane podmioty.

4. Brak obowiązku uzyskania koncesji na wytwarzanie biokomponentów służących do wytworzenia paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych.

Wytwórca biokomponentów zobowiązany jest jedynie do uzyskania wpisu do rejestru wytwórców, który jest prowadzony przez Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa.

7. Informacje o rocznej wielkości środków publicznych przeznaczonych na rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, wsparcie zakładów produkcyjnych w zakresie technologii związanych z paliwami alternatywnymi, wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i projektów pilotażowych związanych z paliwami alternatywnymi, w podziale na poszczególne paliwa alternatywne i rodzaje środków transportu.

Uruchomienie pierwszych konkursów w ramach Funduszu Niskoemisyjnego Transportu planowane jest na drugą połowę 2019 r. Do końca 2027 roku Fundusz będzie dysponował środkami w wysokości ponad 6,7 mld zł.

Wsparcie finansowe w zakresie badań naukowych i rozwoju technologicznego zostało udzielone przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Środki w wysokości:

- a) 1 579 000 zł przekazano na dofinansowanie badań naukowych i rozwój technologiczny związany z transportem drogowym napędzonym gazem ziemnym,
- b) 11 030 800 zł przekazano na dofinansowanie badań naukowych i rozwój technologiczny związany z transportem drogowym napędzonym wodorem,
- c) 14 069 404,30 zł przekazano na dofinansowanie badań naukowych i rozwój technologiczny związany z elektrycznym transportem drogowym.

8. Informacje o przewidywanej liczbie zarejestrowanych na terenie kraju pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi w latach 2020, 2025 oraz 2030.

Krajowe ramy polityki przewidują, że w latach 2020 i 2025 w Polsce będzie zarejestrowanych odpowiednio około 70 tys. i ok. 1 miliona pojazdów elektrycznych. Natomiast, w projekcie Krajowego planu na rzecz energii i klimatu zakłada się, że w roku 2020 ma być 50 000 pojazdów elektrycznych. W perspektywie roku 2025 efektem będzie około milion pojazdów elektrycznych. Podobne wartości przewidziane są także w projekcie Polityki energetycznej Polski do 2040 roku, która zakłada 50 000 pojazdów elektrycznych w 2020 roku i milion pojazdów elektrycznych w 2025 roku.

Raport końcowy „Analiza stanu rozwoju oraz aktualnych trendów rozwojowych w obszarze elektromobilności w Polsce”¹ przedstawia cztery scenariusze elektryfikacji sektora transportu. Scenariusz PRE – S2 zakłada realizację celu określonego w Planie Rozwoju Elektromobilności polegającego na osiągnięciu 1 mln zarejestrowanych pojazdów elektrycznych w roku 2025, a następnie utrzymanie trendu wzrostu liczby użytkowanych pojazdów elektrycznych na zbliżonym poziomie. Zgodnie ze scenariuszem w 2030 roku w Polsce ma być ok. 1,9 miliona pojazdów elektrycznych w Polsce.

Należy jednak zauważyć, że podane liczby są jedynie wskazaniem kierunku zmian i rzeczywista liczba pojazdów elektrycznych może się różnić od tych powyżej wskazanych. Faktyczna liczba pojazdów elektrycznych w latach 2020 i 2025 zależy będzie od wielu czynników. Przede wszystkim, ważny jest postęp technologiczny w zakresie rozwoju i doskonalenia napędów elektrycznych, a także zmiany w technologii produkcji baterii elektrycznych. Ponadto, powinny zostać wykorzystane zasoby wiedzy jednostek naukowych i zakładów produkcyjnych działających na terenie Polski w celu zintensyfikowania prac badawczych i rozwojowych w sektorze motoryzacji. Liczba pojazdów elektrycznych będzie wzrastać również, gdy będzie istnieć odpowiednia liczba infrastruktury służącej do ładowania pojazdów elektrycznych. Co więcej, pojazdy elektryczne będą wybierane częściej niż obecnie, gdy ich ceny zrównają się do cen pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi.

Ponadto, należy również wziąć pod uwagę zmiany społeczne i światopoglądowe. Rosnąca świadomość społeczna, trendy ekologiczne, większe zaangażowanie w walce o dobro środowiska mogą spowodować, że potencjalni użytkownicy pojazdów samochodowych będą korzystali z transportu miejskiego lub form mobilności współdzielonej, takich jak car- sharing albo car- pooling, co w konsekwencji spowoduje spadek liczby nabywanych pojazdów.

Wskazane wartości są obrazową ścieżką osiągnięcia celu, gdyż trudno jest obecnie z całą pewnością przewidzieć, w którym momencie nastąpi nagły przyrost pojazdów elektrycznych. Planowany jest on na lata 2021–2024, czyli zgodnie z prognozowanymi trendami będzie to moment, w którym technologia pojazdów elektrycznych powinna być już dostatecznie rozwinięta. Cel wyznaczony na rok 2025 pozwoli w odpowiedni sposób rozwinąć infrastrukturę do ładowania, jak i ograniczyć emisję szkodliwych związków przez sektor transportu. Zakładany systematyczny wzrost pozwoli w odpowiedni sposób przygotować właściwą liczbę

¹ Raport „Analiza stanu rozwoju oraz aktualnych trendów rozwojowych w obszarze elektromobilności w Polsce” został opracowany przez konsorcjum Atmoterm S.A. i Forum Elektromobilności na zlecenie Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii.

infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych, zmodernizować lub stworzyć odpowiednią infrastrukturę elektroenergetyczną (zarówno sieci przesyłowe, jak i dystrybucyjne).

Zgodnie z danymi przedstawionymi w Krajowych ramach polityki, w latach 2020 i 2025 w Polsce będzie zarejestrowanych odpowiednio 9 592 i 54 206 pojazdów napędzanych gazem ziemnym CNG, oraz odpowiednio 492 i 2 745 pojazdów napędzanych gazem ziemnym LNG. Ponadto przewiduje się, że do 2030 liczba pojazdów napędzanych gazem ziemnym CNG wzrośnie do 60 871, a w przypadku pojazdów napędzanych gazem ziemnym LNG liczba ta wyniesie 4 023 pojazdy. Należy podkreślić, że wskazane wartości są jedynie kierunkiem zmian i rzeczywista liczba pojazdów może się różnić od przewidywań.