

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 285, 624 i 2290) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) w ust. 1 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) działania Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.”,

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Przepisy ustawy stosuje się do biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru oraz energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie.”;

2) w art. 23:

a) uchyla się ust. 7,

b) ust. 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„8. Opłatę zastępczą uiszcza się na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, do dnia 31 stycznia roku następującego po roku, którego dotyczy obowiązek, o którym mowa w ust. 1.

9. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwany dalej „NFOŚiGW”, przedstawia ministrowi właściwemu do spraw energii oraz Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki informację o wpłatach z tytułu opłat zastępczych dokonywanych za dany rok kalendarzowy na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, do końca lutego roku następującego po roku, którego dotyczy obowiązek, o którym mowa w ust. 1.”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

3) po rozdziale 4b dodaje się rozdział 4c w brzmieniu:

„Rozdział 4c

Fundusz Niskoemisyjnego Transportu

Art. 28z. 1. Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, zwany dalej „Funduszem”, jest państwowym funduszem celowym.

2. Dysponentem Funduszu jest minister właściwy do spraw energii.

3. Zarządzanie Funduszem powierza się NFOŚiGW.

4. Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „BGK”, prowadzi obsługę bankową Funduszu oraz świadczy na rzecz tego Funduszu usługi konsultacyjno-doradcze w sprawach finansowych.

Art. 28za. Do zadań dysponenta Funduszu należy w szczególności:

- 1) nadzór nad wykonywaniem przez NFOŚiGW zadań, o których mowa w art. 28zb ust. 1;
- 2) sporządzanie rocznego planu finansowego Funduszu;
- 3) zatwierdzanie przedłożonego przez NFOŚiGW sprawozdania z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu;
- 4) wskazywanie trybu wyboru projektów do wsparcia;
- 5) pisemne zatwierdzanie projektów do wsparcia;
- 6) prowadzenie działalności informacyjnej i promocyjnej w zakresie zadań realizowanych przez Fundusz.

Art. 28zb. 1. Do zadań NFOŚiGW w zakresie zarządzania Funduszem należy:

- 1) przeprowadzanie postępowania w zakresie wyboru projektów do wsparcia w trybie konkursowym albo pozakonkursowym;
- 2) rekomendowanie dysponentowi Funduszu projektów wybranych do udzielenia wsparcia;
- 3) zawieranie umów o wsparcie oraz wykonywanie praw i obowiązków wynikających z tych umów, z wyłączeniem umów o wsparcie udzielane w formie, o której mowa w art. 28ze ust. 3 pkt 3;
- 4) przekazywanie w imieniu dysponenta Funduszu, na podstawie odrębnego upoważnienia, wolnych środków Funduszu w zarządzanie zgodnie z przepisami o finansach publicznych;

- 5) dokonywanie wypłat wsparcia oraz monitorowanie i kontrolowanie sposobu jego wykorzystania;
- 6) przygotowanie i przedłożenie dysponentowi Funduszu projektu rocznego planu finansowego Funduszu;
- 7) przygotowanie i przedłożenie dysponentowi Funduszu sprawozdania z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu;
- 8) prowadzenie działalności informacyjnej i promocyjnej w zakresie zadań realizowanych przez Fundusz.

2. Szczegółowe zasady współpracy NFOŚiGW oraz dysponenta Funduszu w zakresie zarządzania Funduszem określa umowa.

3. Szczegółowe zasady współpracy NFOŚiGW i BGK określa umowa.

Art. 28zc. 1. Szczegółowe zasady współpracy BGK oraz dysponenta Funduszu w zakresie wykonywania zadań wymienionych w art. 28z ust. 4 określa umowa.

2. Wysokość wynagrodzenia BGK za prowadzenie obsługi bankowej Funduszu nie może przekroczyć średniej wysokości wynagrodzenia pobieranego przez BGK za obsługę bankową innych państwowych funduszy celowych.

Art. 28zd. 1. Przychodami Funduszu są:

- 1) dotacje celowe z budżetu państwa w wysokości do 1,5% planowanych w poprzednim roku budżetowym wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych; wysokość dotacji celowej określa ustawa budżetowa w części budżetowej, której dysponentem jest minister właściwy do spraw energii;
- 2) odsetki od wolnych środków Funduszu przekazanych w zarządzanie zgodnie z przepisami o finansach publicznych;
- 3) środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, o których mowa w art. 16b ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne;
- 4) wpływy z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a;

- 5) wpływy z tytułu opłaty emisyjnej, o której mowa w art. 321a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.²⁾), w części przypadającej Funduszowi;
- 6) inne przychody.

2. Środki, o których mowa w ust. 1 pkt 3, operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego przekazuje na Fundusz do dnia 30 czerwca każdego roku budżetowego.

Art. 28ze. 1. 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 energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub wodoru,
 - b) przedsiębiorców w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej 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, wodoru lub energię elektryczną;

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 785, 898, 1089, 1529, 1566, 1888, 1999, 2056, 2180 i 2290 oraz z 2018 r. poz. 9, 88, 534 i ...

- 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 energię 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 biometanu, 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;
 - 12) wykonywanie innych zadań określonych w odrębnych ustawach.
2. Środki Funduszu przeznacza się także na:
- 1) pokrycie kosztów związanych z zarządzaniem Funduszem;
 - 2) pokrycie kosztów usług świadczonych przez doradców w zakresie identyfikacji przedsięwzięć, do realizacji których może być zastosowany tryb pozakonkursowy, oraz w zakresie oceny przedsięwzięć wymagających wsparcia, a także projektów zgłoszonych do ich realizacji;

3) zapłatę wynagrodzenia BGK za wykonywanie zadań, o których mowa w art. 28z ust. 4.

3. Wsparcie dla projektów udzielane na cele określone w ust. 1 ze środków Funduszu, w tym dotacji celowej, może mieć formę:

- 1) dotacji;
- 2) pożyczek, w tym udzielanych jednostkom samorządu terytorialnego, oraz innego zwrotnego wsparcia finansowego;
- 3) obejmowania lub nabywania przez dysponenta Funduszu, na rzecz Skarbu Państwa:
 - a) akcji lub udziałów spółek,
 - b) obligacji emitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego

– które prowadzą działalność w zakresie wskazanym w ust. 1 pkt 1–5 i 7.

4. Wybór określonej formy wsparcia należy do dysponenta Funduszu.

5. W przypadku terminowego wykonania przedsięwzięcia objętego wsparciem Funduszu oraz osiągnięcia planowanych efektów określonych w umowie, o której mowa w art. 28zp ust. 1, pożyczki, o których mowa w ust. 3 pkt 2, mogą być umarzone w części.

6. Umorzenia, o którym mowa w ust. 5, dokonuje NFOŚiGW, w formie pisemnej na podstawie przepisów prawa cywilnego, na wniosek podmiotu, któremu udzielono pożyczki.

Art. 28zf. 1. W zakresie, w jakim wsparcie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1, stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zastosowanie mają szczególne warunki udzielania tej pomocy lub pomocy *de minimis*.

2. Wsparcie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1, może być udzielone na działania określone w:

- 1) pkt 1 – wytwórcy, producentowi oraz rolnikowi;
- 2) pkt 2 – przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej;
- 3) pkt 3 – wytwórcy i producentowi;

- 4) pkt 4:
 - a) producentowi środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub wodór,
 - b) przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej prowadzącemu działalność w zakresie produkcji podzespołów do środków transportu, o których mowa w lit. a;
- 5) pkt 5 – przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej świadczącemu na podstawie umowy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, gminie w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1875 i 2232 oraz z 2018 r. poz. 130) oraz powiatowi w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1868 oraz z 2018 r. poz. 130);
- 6) pkt 6 – podmiotowi zarządzającemu portem;
- 7) pkt 7 – jednostce naukowej, o której mowa w art. 2 pkt 9 lit. a–d ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki (Dz. U. z 2018 r. poz. 87), oraz konsorcjum naukowemu, o którym mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki;
- 8) pkt 8, 10 i 11 – przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, izbie gospodarczej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1218), organizacji pożytku publicznego w rozumieniu art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2018 r. poz. 450), związkowi pracodawców w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029), stowarzyszeniu w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. – Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. z 2017 r. poz. 210) lub jednostce doradztwa rolniczego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 22 października 2004 r. o jednostkach doradztwa rolniczego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1149 i 1566);
- 9) pkt 9 – przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej lub jednostce samorządu terytorialnego.

3. Wsparcie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1, może być udzielone do dnia:

- 1) 31 grudnia 2019 r. na działania określone w pkt 3;
- 2) 31 grudnia 2021 r. na działania określone w pkt 6;
- 3) 31 grudnia 2025 r. na działania określone w pkt 1;
- 4) 31 grudnia 2027 r. na działania określone w pkt 2, 8 i 9.

4. Maksymalny limit wsparcia, o którym mowa w art. 28ze ust. 1, może wynosić do 100% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem.

5. Minister właściwy do spraw energii w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, ministrem właściwym do spraw gospodarki, ministrem właściwym do spraw środowiska, ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki udzielania wsparcia ze środków Funduszu,
- 2) szczegółowy sposób rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu – mając na względzie skuteczność wsparcia niskoemisyjnego transportu, rynku biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz prawidłowe wykorzystanie udzielonego wsparcia.

Art. 28zg. 1. Wybór projektów do wsparcia ze środków Funduszu jest dokonywany w trybie:

- 1) konkursowym;
- 2) pozakonkursowym.

2. Tryb wyboru projektów do wsparcia ze środków Funduszu wskazuje dysponent Funduszu.

3. Ze środków Funduszu może być udzielone wsparcie wnioskodawcy, który:

- 1) posiada potencjał kadrowy i organizacyjny niezbędny do realizacji projektu;
- 2) posiada techniczne możliwości realizacji projektu;
- 3) w wyniku realizacji projektu osiągnie efekt ekologiczny;
- 4) nie zalega z podatkami, opłatami oraz składkami na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne;
- 5) zapewni, że środki finansowe na realizację projektu nie będą pochodzić ze źródeł nieujawnionych lub z prania pieniędzy;
- 6) nie był karany za przestępstwo skarbowe, przestępstwo przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, a także przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami

wartościowymi oraz obrotowi gospodarczemu, a w przypadku wnioskodawcy będącego osobą prawną lub jednostką organizacyjną niebędącą osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną – którego odpowiednio członkowie zarządu lub osoby uprawnione do reprezentowania nie były karane za te przestępstwa.

4. Projekty do wsparcia w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym są 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.

5. Wsparcie udziela się projektom, które uzyskały najwyższą ocenę w postępowaniu w zakresie wyboru projektów do wsparcia, aż do wyczerpania środków finansowych przeznaczonych na wsparcie w tym postępowaniu.

6. Minister właściwy do spraw energii w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, ministrem właściwym do spraw gospodarki, ministrem właściwym do spraw środowiska, ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe kryteria wyboru projektów do wsparcia, kierując się koniecznością zapewnienia efektywnej realizacji celów wspieranych ze środków Funduszu oraz prawidłowego przebiegu wyboru projektów w toku postępowania w zakresie wyboru projektów do wsparcia.

Art. 28zh. 1. Wsparcia ze środków Funduszu w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym udziela się na wniosek.

2. Wniosek o wsparcie składa się do NFOŚiGW, z wyjątkiem wniosku o wsparcie w formie, o której mowa w art. 28ze ust. 3 pkt 3, który składa się do dysponenta Funduszu.

3. Wniosek o wsparcie zawiera w szczególności:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy, adresu jego siedziby albo adresu zamieszkania;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP), jeżeli został nadany;
- 3) opis projektu, na realizację którego może zostać przyznane wsparcie;
- 4) określenie:
 - a) planowanego terminu rozpoczęcia i zakończenia realizacji projektu,
 - b) rodzaju i wysokości kosztów objętych wsparciem,
 - c) wysokości wnioskowanego wsparcia,
 - d) łącznej wartości projektu do wsparcia,
 - e) źródeł finansowania projektu.

4. Do wniosku o wsparcie załącza się dokumenty dotyczące:

- 1) sytuacji formalno-prawnej wnioskodawcy, w tym oświadczenia wnioskodawcy o niekaralności za przestępstwo skarbowe, przestępstwo przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, a także przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz obrotowi gospodarczemu, a w przypadku wnioskodawcy będącego osobą prawną lub jednostką organizacyjną niebędącą osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną – oświadczenia o niekaralności za te przestępstwa złożone przez wszystkich członków zarządu lub osoby uprawnione do reprezentowania wnioskodawcy;
- 2) posiadanego potencjału kadrowego i organizacyjnego;
- 3) technicznych możliwości realizacji projektu;
- 4) efektu ekologicznego realizacji projektu;
- 5) sytuacji finansowej wnioskodawcy oraz planowanych źródeł finansowania projektu, w tym oświadczenie o niezaleganiu z podatkami, opłatami i składkami na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne.

5. Do dokumentów w języku obcym, o których mowa w ust. 4, załącza się ich tłumaczenie na język polski dokonane przez tłumacza przysięgłego.

Art. 28zi. 1. Warunkiem zastosowania trybu pozakonkursowego jest realizacja działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 2, 4 i 7, a przedsięwzięcie może zrealizować jeden podmiot albo ograniczona liczba podmiotów, którym mogłoby być udzielone wsparcie.

2. Dodatkowym warunkiem zastosowania trybu pozakonkursowego jest realizacja przedsięwzięcia:

- 1) niezbędnego do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa;
- 2) którego konieczność pilnej realizacji uniemożliwia zastosowanie trybu konkursowego;
- 3) które posiada unikalny potencjał rozwojowy i innowacyjny.

3. Warunkiem wyboru trybu pozakonkursowego jest uzyskanie przez dysponenta Funduszu dwóch niezależnych opinii sporządzonych przez doradców, o których mowa w art. 28ze ust. 2 pkt 2, potwierdzających występowanie przesłanki, o której mowa w ust. 1, oraz przynajmniej jednej z przesłanek, o których mowa w ust. 2.

4. Po uzyskaniu opinii, o których mowa w ust. 3, dysponent Funduszu, w przypadku wyboru trybu pozakonkursowego:

- 1) informację o zastosowaniu tego trybu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw energii;
- 2) pisemnie informuje potencjalnego wnioskodawcę o zastosowaniu tego trybu w stosunku do zidentyfikowanego przedsięwzięcia i możliwości złożenia wniosku o wsparcie projektu dotyczącego tego przedsięwzięcia.

5. Informacje, o których mowa w ust. 4, zawierają w szczególności:

- 1) określenie przedmiotu wsparcia;
- 2) wskazanie potencjalnego wnioskodawcy;
- 3) maksymalną wysokość lub poziom wsparcia;
- 4) kryteria wyboru projektu do wsparcia, o których mowa w art. 28zg ust. 4;
- 5) termin i miejsce złożenia wniosku o wsparcie.

Art. 28zj. 1. Informację o postępowaniu prowadzonym w trybie konkursowym NFOŚiGW ogłasza na swojej stronie internetowej.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) określenie przedmiotu wsparcia;
- 2) określenie podmiotów, które mogą ubiegać się o wsparcie;
- 3) maksymalną wysokość lub poziom wsparcia przewidywane na jeden projekt;
- 4) kryteria wyboru projektów do wsparcia, o których mowa w art. 28zg ust. 4;
- 5) termin i miejsce składania wniosków o udzielenie wsparcia.

Art. 28zk. 1. Postępowanie w zakresie wyboru projektów do wsparcia przeprowadza NFOŚiGW.

2. W celu przeprowadzenia postępowania, o którym mowa w ust. 1, NFOŚiGW powołuje Komisję do Oceny Projektów, zwaną dalej „Komisją”.

3. W skład Komisji, oprócz pracowników NFOŚiGW, mogą zostać powołani eksperci zewnętrzni.

4. Do zadań Komisji należy w szczególności:

- 1) ocena wniosków o wsparcie złożonych w postępowaniu, o którym mowa w ust. 1;
- 2) przygotowanie dla dysponenta Funduszu rekomendacji dotyczącej projektów do wsparcia ze środków Funduszu.

5. Tryb pracy Komisji określa regulamin ustalany przez NFOŚiGW. Regulamin jest zatwierdzany przez dysponenta Funduszu i ogłaszany na stronie internetowej NFOŚiGW.

Art. 28zl. 1. Komisja dokonuje oceny złożonych wniosków o wsparcie i przekazuje ją dysponentowi Funduszu wraz z uzasadnieniem i rekomendacją projektów, do zatwierdzenia.

2. NFOŚiGW przekazuje niezwłocznie wnioskodawcom pisemną informację o zakończeniu oceny ich wniosków i wynikach tej oceny wraz z jej uzasadnieniem. Do doręczenia informacji o zakończeniu oceny wniosku i jej wyniku stosuje się przepisy działu I rozdziału 8 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

3. Jeżeli wniosek otrzymał negatywną ocenę, informacja, o której mowa w ust. 2, zawiera pouczenie o możliwości wniesienia protestu, określające:

- 1) termin do wniesienia protestu;
- 2) miejsce wniesienia protestu;
- 3) wymogi formalne protestu, o których mowa w art. 28zm ust. 2.

Art. 28zm. 1. Wnioskodawca może wnieść protest w terminie 14 dni od dnia doręczenia informacji, o której mowa w art. 28zl ust. 2.

2. Protest jest wnoszony do dysponenta Funduszu za pośrednictwem NFOŚiGW, w formie pisemnej, i zawiera:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy;
- 2) numer wniosku o wsparcie;

- 3) zarzuty:
- a) odnoszące się do kryteriów wyboru projektów, z których oceną wnioskodawca się nie zgadza, lub
 - b) dotyczące naruszenia postępowania przy dokonywaniu oceny wniosku o wsparcie, jeżeli miało wpływ na wynik tego postępowania
- wraz z ich uzasadnieniem;
- 4) podpis wnioskodawcy lub osoby upoważnionej do jego reprezentowania, z załączeniem oryginału lub kopii dokumentu poświadczającego umocowanie takiej osoby do reprezentowania wnioskodawcy.

3. W przypadku wniesienia protestu niespełniającego wymogów formalnych, o których mowa w ust. 2, lub zawierającego oczywiste omyłki, Komisja wzywa wnioskodawcę do jego uzupełnienia lub poprawienia w nim oczywistych omyłek, w terminie 7 dni, licząc od dnia otrzymania wezwania, pod rygorem pozostawienia protestu bez rozpatrzenia.

4. Uzupełnienie protestu, o którym mowa w ust. 3, może nastąpić wyłącznie w odniesieniu do wymogów formalnych, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 4.

5. Wezwanie, o którym mowa w ust. 3, wstrzymuje bieg terminu, o którym mowa w art. 28zn ust. 1. Bieg tego terminu ulega zawieszeniu na czas uzupełnienia lub poprawienia protestu, o którym mowa w ust. 3.

6. Na prawo wnioskodawcy do wniesienia protestu nie wpływa negatywnie błędne pouczenie lub brak pouczenia, o którym mowa w art. 28zl ust. 3.

Art. 28zn. 1. Komisja weryfikuje prawidłowość oceny projektu w zakresie zarzutów zawartych w proteście oraz sporządza w tym zakresie opinię i przekazuje ją dysponentowi Funduszu wraz z dokumentacją postępowania, w terminie 10 dni, licząc od dnia otrzymania protestu.

2. Dysponent Funduszu rozpatruje protest w terminie 14 dni, licząc od dnia otrzymania opinii Komisji.

3. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności gdy w trakcie rozpatrywania protestu konieczne jest skorzystanie z pomocy osób posiadających specjalistyczną wiedzę w danej dziedzinie, termin rozpatrzenia protestu przez dysponenta Funduszu może być przedłużony, o czym informuje się na piśmie wnioskodawcę. Termin rozpatrzenia protestu przez dysponenta Funduszu nie może przekroczyć łącznie 30 dni roboczych od dnia otrzymania opinii Komisji.

4. Dysponent Funduszu podtrzymuje negatywną ocenę wniosku o wsparcie albo zmienia tę ocenę.

Art. 28zo. 1. Dysponent Funduszu zatwierdza projekty do wsparcia lub odmawia ich zatwierdzenia, w formie pisemnej, o czym informuje Komisję oraz NFOŚiGW.

2. Po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 1, Komisja sporządza protokół z przeprowadzonego postępowania, o którym mowa w art. 28zj ust. 1.

Art. 28zp. 1. Podstawę wsparcia projektu stanowi umowa o udzielenie wsparcia.

2. Umowa o udzielenie wsparcia może zostać zawarta, jeżeli projekt spełnia wszystkie kryteria wyboru projektów, na podstawie których został wybrany.

3. Umowa o udzielenie wsparcia może zostać zmieniona, w przypadku gdy zmiany nie wpływają na spełnianie kryteriów wyboru projektu w sposób, który skutkowałby negatywną oceną tego projektu.

Art. 28zr. 1. Fundusz prowadzi gospodarkę finansową na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 62).

2. Projekt rocznego planu finansowego przygotowuje NFOŚiGW z uwzględnieniem trybu i terminów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 138 ust. 6 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

3. Roczny plan finansowy sporządza dysponent Funduszu.

4. Koszty Funduszu mogą być pokrywane tylko w ramach posiadanych środków finansowych, obejmujących bieżące przychody oraz pozostałości środków z okresów poprzednich.

5. NFOŚiGW przygotowuje, z uwzględnieniem trybu i terminów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 41 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, i przedkłada dysponentowi Funduszu sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu.

6. Dysponent Funduszu zatwierdza przedłożone przez NFOŚiGW sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu.”;

4) uchyla się art. 37 i art. 37a.

Art. 2. W ustawie z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2017 r. poz. 1201, 1475, 1954 i 2491 oraz z 2018 r. poz. 138 i 398) w art. 3a:

1) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. W zakresie zobowiązań powstałych w przypadkach określonych w art. 8 i art. 21 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, długów celnych powstałych w przypadkach określonych w art. 77 ust. 1 oraz art. 81 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.³⁾), podatków wykazanych w zgłoszeniu celnym, składek na ubezpieczenie społeczne, opłat paliwowych, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057 oraz z 2018 r. poz. 12 i 138), dopłat, o których mowa w ustawie z dnia 19 listopada 2009 r. o grach hazardowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 165), opłat za gospodarowanie odpadami komunalnymi, o których mowa w art. 6h ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1289, 2056, 2361 i 2422), a także opłat emisyjnych, o których mowa w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.⁴⁾), stosuje się również egzekucję administracyjną, jeżeli wynikają one odpowiednio:

- 1) z deklaracji lub zeznania złożonego przez podatnika lub płatnika;
- 2) ze zgłoszenia celnego złożonego przez zobowiązanego;
- 3) z deklaracji rozliczeniowej złożonej przez płatnika składek na ubezpieczenie społeczne;
- 4) z informacji o opłacie paliwowej;
- 5) z informacji o dopłatach;
- 6) z deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi;
- 7) z rozliczenia zamknięcia, o którym mowa w art. 175 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 287 z 29.10.2013, str. 90, Dz. Urz. UE L 267 z 30.09.2016, str. 2, Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 32 i Dz. Urz. UE L 42 z 18.02.2017, str. 43.

⁴⁾ Patrz odnośnik nr 2.

szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz. Urz. UE L 343 z 29.12.2015, str. 1, z późn. zm.⁵⁾);

- 8) z informacji o opłacie emisyjnej.”;
- 2) w § 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) w deklaracji, w zeznaniu, w zgłoszeniu celnym, w deklaracji rozliczeniowej, w informacji o opłacie paliwowej, w informacji o dopłatach, w deklaracji o wysokości opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi, w rozliczeniu zamknięcia lub w informacji o opłacie emisyjnej zostało zamieszczone pouczenie, że stanowią one podstawę do wystawienia tytułu wykonawczego;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 oraz z 2018 r. poz. 12, 138, 159 i 317) w art. 12b:

- 1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznaczając miejsca przeznaczone na postój pojazdów, wyznacza stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317) przy ogólnodostępnych stacjach ładowania:
- 1) na drogach publicznych,
 - 2) w strefach zamieszkania, o których mowa w art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
 - 3) w strefach ruchu, o których mowa w art. 2 pkt 16a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym
- oznaczając je odpowiednimi znakami drogowymi pozwalającymi odróżnić je od stanowisk postojowych przeznaczonych dla pozostałych pojazdów samochodowych.”;
- 2) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:
- „3. Ze stanowisk postojowych, o których mowa w ust. 1, mogą korzystać wyłącznie pojazdy elektryczne i pojazdy hybrydowe – przez czas ładowania.
4. Organ, o którym mowa w ust. 1, może wyznaczyć stanowiska postojowe przeznaczone na postój pojazdów elektrycznych, pojazdów hybrydowych i pojazdów napędzanych gazem ziemnym, w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r.

⁵⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 69 z 15.03.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 111 z 27.04.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 222 z 17.08.2016, str. 4, Dz. Urz. UE L 101 z 13.04.2017, str. 164 i Dz. Urz. UE L 146 z 09.06. 2017, str. 10 i 13.

o elektromobilności i paliwach alternatywnych, również w miejscach, gdzie nie występują ogólnodostępne stacje ładowania, w celu promocji pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 220, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w pkt 5 część wspólna otrzymuje brzmienie:
„– z wyłączeniem sprzedaży tych paliw lub energii oraz sprężania gazu w stacji gazu ziemnego i dostarczania energii elektrycznej w stacji ładowania do zainstalowanych w niej punktów ładowania w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317);”;
- 2) uchyla się art. 4e²;
- 3) w art. 9g w ust. 4 pkt 2a otrzymuje brzmienie:
„2a) wymagań technicznych dla instalacji zarządzania popytem;”;
- 4) w art. 16b dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
„3. Operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego jest obowiązany przekazywać środki na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, o którym mowa w art. 28z ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, w wysokości 0,1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, uwzględnionego w kalkulacji taryf na przesyłanie energii elektrycznej na rok poprzedzający rok przekazania tych środków.”;
- 5) w art. 45:
 - a) w ust. 1 pkt 2a otrzymuje brzmienie:
„2a) pokrycie kosztów uzasadnionych działalności gospodarczej przedsiębiorstw energetycznych w zakresie budowy i przyłączenia infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i powiązanych z nią instalacji magazynowania energii, wraz z uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność w wysokości nie mniejszej niż stopa zwrotu na poziomie 6%;”;

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 791, 1089, 1387 i 1566 oraz z 2018 r. poz. 9, 138 i 317.

b) ust. 1g otrzymuje brzmienie:

„1g. Koszty związane z budową stacji gazu ziemnego, o której mowa w art. 21 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w liczbie, o której mowa w art. 60 ust. 2 tej ustawy, ogólnodostępnej stacji ładowania, o której mowa w art. 64 ust. 1 tej ustawy, lub infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się dystrybucją paliw gazowych lub energii elektrycznej uwzględnia w kosztach swojej działalności.”,

c) po ust. 1g dodaje się ust. 1h w brzmieniu:

„1h. W kosztach działalności operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego, o których mowa w ust. 1 pkt 1, uwzględnia się koszty wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 16b ust. 3.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138 i 317) w art. 72 ust. 1b otrzymuje brzmienie:

„1b. W przypadku nabycia od wyspecjalizowanego salonu sprzedaży, w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, samochodu osobowego lub pojazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 6a, dokument potwierdzający zapłatę akcyzy na terytorium kraju albo zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy pojazdu elektrycznego albo pojazdu napędzanego wodorem może być zastąpione oświadczeniem wyspecjalizowanego salonu sprzedaży, że posiada odpowiednio oryginał lub kopię dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju od tego samochodu osobowego lub pojazdu albo oryginał lub kopię zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy pojazdu elektrycznego albo pojazdu napędzanego wodorem.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040, 1555 i 2201 oraz z 2018 r. poz. 317) w art. 44 ust. 1 w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) wydawanie opinii, o których mowa w art. 18a ust. 1 i art. 28a ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, oraz przeprowadzanie badań, o których mowa w art. 19 ust. 1 i art. 30 ust. 1 tej ustawy.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.⁷⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 272 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
„4) opłata emisyjna, o której mowa w art. 321a ust. 1.”;
- 2) w tytule V dodaje się dział V w brzmieniu:

„DZIAŁ V OPŁATA EMISYJNA

Art. 321a. 1. Wprowadzenie na rynek krajowy paliw silnikowych podlega opłacie, zwanej dalej „opłatą emisyjną”.

2. Przez wprowadzenie na rynek krajowy paliw silnikowych, o których mowa w ust. 1, rozumie się czynności podlegające opodatkowaniu podatkiem akcyzowym, których przedmiotem są te paliwa silnikowe.

3. Paliwami silnikowymi podlegającymi opłacie emisyjnej są:

- 1) benzyny silnikowe o kodach CN 2710 11 45, CN 2710 11 49;
- 2) oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 41.

Art. 321b. Opłata emisyjna stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, o którym mowa w art. 28z ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, z tym że kwota stanowiąca 85% opłaty emisyjnej stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a kwota stanowiąca 15% tej opłaty – przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Art. 321c. 1. Obowiązek zapłaty opłaty emisyjnej ciąży na:

- 1) producencie paliw silnikowych albo
- 2) importerze paliw silnikowych, albo
- 3) podmiocie dokonującym nabycia wewnątrzspółnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych, albo
- 4) innym podmiocie podlegającym na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, są zwolnione z obowiązku uiszczania opłaty emisyjnej, gdy wynika to z umów międzynarodowych dotyczących międzynarodowego transportu drogowego.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 785, 898, 1089, 1529, 1566, 1888, 1999, 2056, 2180 i 2290 oraz z 2018 r. poz. 9, 88 i 534.

3. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, wykaz umów, o których mowa w ust. 2.

Art. 321d. 1. Obowiązek zapłaty opłaty emisyjnej powstaje z dniem powstania zobowiązania podatkowego w podatku akcyzowym od paliw silnikowych, o których mowa w art. 321a ust. 3.

2. W przypadku poddania danej ilości paliwa silnikowego, od której zapłacono opłatę emisyjną, dalszym procesom, w wyniku których nastąpiło zwiększenie ilości tego paliwa, opłacie emisyjnej podlega uzyskana nadwyżka tego paliwa.

Art. 321e. 1. Podstawą obliczenia wysokości opłaty emisyjnej jest ilość paliw silnikowych, o których mowa w art. 321a ust. 3, od jakich podmioty, o których mowa w art. 321c ust. 1, są obowiązane zapłacić podatek akcyzowy.

2. Opłata emisyjna nie zwiększa podstawy opodatkowania podatkiem akcyzowym z tytułu importu wyrobów akcyzowych.

Art. 321f. Stawka opłaty emisyjnej dla:

- 1) benzyn silnikowych – wynosi 80 zł za 1000 litrów;
- 2) olejów napędowych – wynosi 80 zł za 1000 litrów.

Art. 321g. 1. Organem właściwym w sprawach opłaty emisyjnej jest naczelnik urzędu skarbowego, naczelnik urzędu celno-skarbowego i dyrektor izby administracji skarbowej.

2. Organami właściwymi miejscowo w sprawach opłaty emisyjnej są odpowiednio:

- 1) naczelnik urzędu skarbowego właściwy miejscowo w sprawach podatku akcyzowego oraz dyrektor izby administracji skarbowej właściwy dla tego naczelnika – w przypadkach, o których mowa w art. 321c ust. 1 pkt 1, 3 i 4;
- 2) naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy ze względu na miejsce powstania długu celnego oraz dyrektor izby administracji skarbowej właściwy dla tego naczelnika – w przypadku, o którym mowa w art. 321c ust. 1 pkt 2.

Art. 321h. 1. Podmioty, o których mowa w art. 321c ust. 1, są obowiązane składać informację o opłacie emisyjnej właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego oraz obliczać i wpłacać opłatę emisyjną w terminie:

- 1) do 25. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstał obowiązek zapłaty – w przypadkach, o których mowa w art. 321c ust. 1 pkt 1, 3 i 4,

2) określonym dla należności celnych – w przypadku, o którym mowa w art. 321c ust. 1 pkt 2

– na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu skarbowego właściwego dla dokonywania wpłat kwot z tytułu zapłaty podatku akcyzowego.

2. W razie powstania nadpłaty w opłacie emisyjnej Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje zwrotu tej nadpłaty ze środków należnych Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

3. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, wzór informacji w sprawie opłaty emisyjnej, mając na uwadze zapewnienie jednolitości informacji składanych przez podmioty, o których mowa w art. 321c, oraz zapewnienie możliwości kontroli wysokości dokonywanych wpłat.

Art. 321i. 1. Naczelnik urzędu skarbowego przekazuje kwotę pobranej opłaty emisyjnej na wyodrębniony rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w terminie 14 dni od dnia jej pobrania.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje środki, o których mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia ich wpływu na rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w wysokości określonej w art. 321b, na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, chyba że zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 321h ust. 2.

Art. 321j. Do opłaty emisyjnej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201, z późn. zm.⁸⁾);”;

3) w art. 400b po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Narodowy Fundusz zarządza Funduszem Niskoemisyjnego Transportu, o którym mowa w art. 28z ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.”;

4) w art. 401 w ust. 7:

a) uchyla się pkt 4c,

b) w pkt 14 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) wpływy z tytułu opłaty emisyjnej, o których mowa w art. 321a, w części przypadającej Narodowemu Funduszowi.”;

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 648, 768, 935, 1428, 1537, 2169 i 2491 oraz z 2018 r. poz. 106, 138 i 398.

- 5) w art. 401c:
- a) w ust. 5 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
„9) działań, o których mowa w art. 28ze ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.”,
 - b) uchyla się ust. 5a,
 - c) po ust. 9a dodaje się ust. 9b w brzmieniu:
„9b. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 15, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznaczają się na przedsięwzięcia mające na celu zmniejszenie lub uniknięcie szkodliwej emisji substancji gazowych, stałych lub ciekłych powodujących zanieczyszczenie powietrza.”,
 - d) w ust. 10 wyrazy „w ust. 1–9a” zastępuje się wyrazami „w ust. 1–9b”,
 - e) w ust. 11 wyrazy „w ust. 1–9a” zastępuje się wyrazami „w ust. 1–9b”,
 - f) w ust. 12 wyrazy „w ust. 1–9a” zastępuje się wyrazami „w ust. 1–9b”.

Art. 8. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43, 60, 937 i 2216 oraz z 2018 r. poz. 137 i 317) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 109a dodaje się ust. 3–9 w brzmieniu:
- „3. W przypadku sprzedaży samochodów osobowych, o których mowa w ust. 1, niezarejestrowanych wcześniej na terytorium kraju, sprzedawca jest obowiązany przekazać nabywcy zaświadczenie stwierdzające zwolnienie od akcyzy.
4. Podmiot prowadzący sprzedaż nowych samochodów osobowych, o których mowa w ust. 1, na rzecz wyspecjalizowanych salonów sprzedaży, posiadający z nimi długoterminowe umowy, może nie przekazywać tym salonom oryginału zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy, o którym mowa w ust. 2, jeżeli przekazuje im kopię zaświadczenia. Kopia powinna zawierać oświadczenie podmiotu o posiadaniu przez ten podmiot oryginału tego zaświadczenia.
5. W przypadku przekazania przez podmiot, o którym mowa w ust. 4, wyspecjalizowanemu salonowi sprzedaży oryginału zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy, o którym mowa w ust. 2, dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, wyspecjalizowany salon sprzedaży może nie przekazywać nabywcy tego samochodu osobowego oryginału zaświadczenia, jeżeli dołączy do faktury oświadczenie, że posiada oryginał tego zaświadczenia.
- ”

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, gdy wyspecjalizowany salon sprzedaży nie posiada oryginału zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy, dla celów związanych z rejestracją samochodu osobowego na terytorium kraju zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, jest obowiązany dołączyć do faktury oświadczenie, że posiada kopię zaświadczenia, o której mowa w ust. 4.

7. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 5 i 6, jeżeli jest czytelnie podpisane, może być również złożone na wystawionej fakturze.

8. Przez wyspecjalizowany salon sprzedaży rozumie się wyspecjalizowany salon sprzedaży, o którym mowa w art. 109 ust. 3e.

9. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy, uwzględniając zasady rejestracji samochodów osobowych oraz konieczność ich identyfikacji.”;

2) w art. 163a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W okresie do dnia 1 stycznia 2021 r. zwalnia się od akcyzy samochód osobowy stanowiący pojazd hybrydowy w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych o pojemności silnika spalinowego równej 2000 centymetrów sześciennych lub niższej.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przepis art. 109a ust. 3–9 stosuje się odpowiednio.”.

Art. 9. W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 4–6 otrzymują brzmienie:

„4) jednostka pływająca – statek w rozumieniu art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2128) oraz statek morski w rozumieniu art. 2 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2016 r. poz. 66);

5) ładowanie – pobór energii elektrycznej przez:

a) pojazd elektryczny, pojazd hybrydowy, autobus zeroemisyjny,

- b) niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym
 - na potrzeby napędu tego pojazdu;
- 6) ogólnodostępna stacja ładowania – stację ładowania dostępną na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego posiadacza pojazdu elektrycznego i pojazdu hybrydowego;”,
 - b) pkt 27 otrzymuje brzmienie:
 - „27) stacja ładowania:
 - a) urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub
 - b) wolnostojący obiekt budowlany z zainstalowanym co najmniej jednym punktem ładowania o normalnej mocy lub punktem ładowania o dużej mocy
 - wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz, w przypadku gdy stacja ładowania jest podłączona do sieci dystrybucyjnej w rozumieniu ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;”;
- 2) w art. 3 w ust. 1:
 - a) w pkt 4 lit. b otrzymuje brzmienie:
 - „b) każdy punkt ładowania zainstalowany w ogólnodostępnej stacji ładowania, którą zarządza, w system pomiarowy umożliwiający pomiar zużycia energii elektrycznej i przekazywanie danych pomiarowych z tego systemu do systemu zarządzania stacji ładowania w czasie zbliżonym do rzeczywistego;”;
 - b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5) zawiera umowę 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;”;

3) w art. 12 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw energii określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania mocy przyłączeniowej, o której mowa w ust. 1, kierując się potrzebą stopniowego zwiększania liczby punktów ładowania i budowy sieci tych punktów umożliwiającej używanie pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych.”;

4) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Art. 13. Stacje ładowania, punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego oraz punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu spełniają wymagania techniczne i eksploatacyjne określone w szczególności w Polskich Normach, zapewniające ich bezpieczne używanie, w tym bezpieczeństwo pożarowe, bezpieczne funkcjonowanie sieci elektroenergetycznych oraz dostęp do stacji ładowania dla osób niepełnosprawnych.”;

5) po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Art. 18a. 1. Przed przystąpieniem do budowy punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną można wystąpić z wnioskiem do Dyrektora TDT o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 13 oraz w przepisach wydanych na podstawie art.19.

2. Dyrektor TDT wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

3. Wydanie opinii podlega opłacie, która stanowi przychód TDT.”;

6) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„Art. 28a. 1. Przed przystąpieniem do budowy punktu bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) można wystąpić z wnioskiem do Dyrektora TDT o opinię w zakresie zgodności dokumentacji technicznej projektowanego punktu bunkrowania gazu ziemnego z wymaganiami technicznymi określonymi w art. 25 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 29 ust. 2.

2. Dyrektor TDT wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

3. Wydanie opinii podlega opłacie, która stanowi przychód TDT.”;

7) w art. 34 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Naczelne i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym je urzędzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób wynosił co najmniej 50% liczby użytkowanych pojazdów.”;

8) w art. 35 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów.”;

9) w art. 39:

a) w ust. 3 w pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) używane we flocie obsługującej Kancelarię Prezesa Rady Ministrów,”,

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a–4d w brzmieniu:

„4a. Rada gminy, w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu, może dopuścić poruszanie się po tej strefie, w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia przyjęcia uchwały, pojazdów innych niż określone w ust. 1 i 3–4 pod warunkiem uiszczenia opłaty.

4b. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu stanowi dochód gminy, który może być wykorzystany wyłącznie na potrzeby:

- 1) oznakowania strefy czystego transportu;
- 2) zakupu autobusów zeroemisyjnych;
- 3) pokrycia kosztów wykonania analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1.

4c. Opłata za wjazd do strefy czystego transportu:

- 1) nie może być wyższa niż 2,50 zł za godzinę i 25 zł za dobę;
- 2) może mieć formę opłaty abonamentowej lub zryczałtowanej.

4d. Opłatę za wjazd do strefy czystego transportu pobiera wójt, burmistrz albo prezydent miasta.”;

10) w art. 45:

a) w ust. 1:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) uzależnia świadczenie usługi ładowania w ogólnodostępnej stacji ładowania od uprzedniego zawarcia przez posiadacza pojazdu

elektrycznego lub pojazdu hybrydowego umowy w formie pisemnej lub elektronicznej;”

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) nie buduje stacji gazu ziemnego zgodnie z art. 21 ust. 1 pkt 1;”

– w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) nie buduje ogólnodostępnej stacji ładowania zgodnie z art. 64 ust. 1.”

b) w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) w pkt 7 i 12 wynosi od 5000 zł do 500 000 zł;”

11) w art. 46:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pkt 1–3, 7, 8 i 12 – wymierza Prezes URE;”

b) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Prezes URE wymierza kary, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 1–3, 7, 8 i 12, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów.”

12) w art. 65 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta składa wniosek do Prezesa URE o wyznaczenie przedsiębiorstwa energetycznego, które będzie pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania, która zostanie wybudowana zgodnie z planem, wykonującego zadania w zakresie zarządzania, bezpieczeństwa funkcjonowania, eksploatacji, konserwacji i remontów takiej stacji oraz dostawcy usług ładowania na takiej stacji.

2. Prezes URE wyznacza, w drodze decyzji administracyjnej, do pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania, przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do największej liczby odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie gminy, w której ma pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania.”

13) art. 68 otrzymuje brzmienie:

„Art. 68. 1. Naczelnny lub centralny organ administracji państwowej, o którym mowa w art. 34, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów wynosił co najmniej:

- 1) 10% – od 1 stycznia 2020 r.;
- 2) 20% – od 1 stycznia 2023 r.

2. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 1, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów, od 1 stycznia 2020 r., wynosił co najmniej 10%.

3. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2020 r., wykonuje lub zleca wykonywanie zadania publicznego podmiotowi, którego udział pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów użytkowanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%.

4. Jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 36 ust. 1, zapewnia udział autobusów zeroemisyjnych w użytkowanej flocie pojazdów co najmniej:

- 1) 5% – od 1 stycznia 2021 r.;
- 2) 10% – od 1 stycznia 2023 r.;
- 3) 20% – od 1 stycznia 2025 r.”;

14) w art. 74 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Do podmiotów, które rozpoczęły eksploatację albo budowę stacji ładowania, punktów ładowania wchodzących w skład infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pojazdów, punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z ładu oraz stacji gazu ziemnego i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, a przed dniem wejścia w życie przepisów wykonawczych, wydanych na podstawie odpowiednio art. 17, art. 19 i art. 29, w celu rozpoczęcia lub ich dalszej eksploatacji są obowiązane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie odpowiednio art. 17, art. 19 i art. 29, dostosować się do wymagań określonych w niniejszej ustawie oraz w tych przepisach wykonawczych, a także złożyć, odpowiednio do UDT lub TDT, wniosek o przeprowadzenie badania zezwalającego na rozpoczęcie lub ich dalszą eksploatację. Przepisu art. 16 nie stosuje się.”;

15) po art. 85 dodaje się art. 85a w brzmieniu:

„Art. 85a. Przepis art. 3 ust. 1 pkt 10 stosuje się od dnia 1 stycznia 2023 r.”;

16) w art. 86 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) art. 3 ust. 1 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 1 września 2018 r.”.

Art. 10. Tworzy się Fundusz Niskoemisyjnego Transportu.

Art. 11. Środki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej są przeznaczane w latach 2018–2027 na wspieranie działań, o których mowa w art. 28ze ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w szczególności w ramach zobowiązania, o którym mowa w art. 401c ust. 5 ustawy zmienianej w art. 7, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w wysokości nie niższej niż suma przychodów Funduszu Niskoemisyjnego Transportu uzyskanych w latach 2018–2027, z wyłączeniem przychodów, o których mowa w art. 28zd ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 12. Umowy, o których mowa w art. 28zb ust. 2 i 3 oraz art. 28zc ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, po raz pierwszy są zawierane na lata 2018–2027.

Art. 13. Plan finansowy Funduszu Niskoemisyjnego Transportu na rok 2018 minister właściwy do spraw energii sporządza w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 14. Przepisy art. 28ze ust. 1, i art. 28zf–28zi ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej.

Art. 15. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach realizuje obowiązek, o którym mowa w art. 12b i art. 13b ust. 6 pkt 1a ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, od pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów określających warunki dla oznakowania stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych.

Art. 16. Przepisy art. 163a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 8, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się:

- 1) od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej;

- 2) do pojazdów hybrydowych w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy zmienianej w art. 9, w stosunku do których obowiązek podatkowy w akcyzie powstał po dniu określonym zgodnie z pkt 1.

Art. 17. Zwolnienie od akcyzy, o którym mowa w art. 163a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 8, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się nie dłużej niż do dnia wejścia w życie tego przepisu, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 18. Przepis art. 74 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 9, stosuje się do podmiotów, które po dniu 22 lutego 2018 r., a przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęły eksploatację albo budowę stacji ładowania, punktów ładowania wchodzących w skład infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego pojazdów, punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną z łądu oraz stacji gazu ziemnego i punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

Art. 19. Przepis art. 3 ust. 1 pkt 10 ustawy zmienianej w art. 9, stosuje się od dnia 1 stycznia 2023 r. również do operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania, którzy rozpoczęli eksploatację tych stacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 20. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw energii wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:

- 1) 2018 r. – 570 000 zł;
- 2) 2019 r. – 530 000 zł;
- 3) 2020 r. – 530 000 zł;
- 4) 2021 r. – 530 000 zł;
- 5) 2022 r. – 530 000 zł;
- 6) 2023 r. – 530 000 zł;
- 7) 2024 r. – 530 000 zł;
- 8) 2025 r. – 530 000 zł;
- 9) 2026 r. – 530 000 zł;
- 10) 2027 r. – 530 000 zł.

2. Minister właściwy do spraw energii monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz jest odpowiedzialny za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, minister właściwy do spraw energii obniża wielkość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę między wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków w poszczególnych miesiącach zgodna jest z planem finansowym urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw energii, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

Art. 21. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dotację celową z budżetu państwa dla Funduszu Niskoemisyjnego Transportu w roku:

- 1) 2018 – wynosi 0% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych i 0 zł;
- 2) 2019 – wynosi 0% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych i 0zł;
- 3) 2020 – wynosi 0,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak nie więcej niż 167 948 000 zł;
- 4) 2021 – wynosi 1% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak nie więcej niż 346 228 000 zł;
- 5) 2022 – wynosi 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak nie więcej niż 535 700 000 zł;
- 6) 2023 – wynosi 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak nie więcej niż 551 700 000 zł;
- 7) 2024 – wynosi 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak nie więcej niż 568 800 000 zł;
- 8) 2025 – wynosi 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak nie więcej niż 586 800 000 zł;
- 9) 2026 – wynosi 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak nie więcej niż 604 900 000 zł;
- 10) 2027 – wynosi 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak nie więcej niż 622 800 000 zł.

2. Minister właściwy do spraw energii monitoruje wykorzystanie limitów wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz jest odpowiedzialny za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianego na dany rok, stosuje się mechanizm korygujący polegający na obniżeniu wielkości środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków, w szczególności przez proporcjonalne zmniejszenie w drugim półroczu danego roku budżetowego w każdej umowie o udzielenie wsparcia, o której mowa w art. 28zp ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, przewidującej udzielenie dotacji, wysokości limitu wydatków o wskaźnik stanowiący iloraz kwoty przekroczenia wydatków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu w pierwszym półroczu i limitu wydatków tego Funduszu przypadającego w drugim półroczu.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków w poszczególnych miesiącach jest zgodna z planem finansowym Funduszu Niskoemisyjnego Transportu przepisu ust. 3 nie stosuje się.

Art. 22. 1. Maksymalny limit wydatków z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu w latach 2018–2027, będących skutkiem finansowym niniejszej ustawy wynosi w roku:

- 1) 2018 r. – 500 000 zł;
- 2) 2019 r. – 340 600 000 zł;
- 3) 2020 r. – 516 198 000 zł;
- 4) 2021 r. – 617 457 000 zł;
- 5) 2022 r. – 815 045 000 zł;
- 6) 2023 r. – 839 404 000 zł;
- 7) 2024 r. – 865 214 000 zł;
- 8) 2025 r. – 892 083 000 zł;
- 9) 2026 r. – 919 417 000 zł;
- 10) 2027 r. – 946 726 000 zł.

2. Minister właściwy do spraw energii monitoruje wykorzystanie limitów wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz odpowiada za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianego na dany rok, dysponent Funduszu Niskoemisyjnego Transportu obniża wielkość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków, w szczególności poprzez proporcjonalne zmniejszenie w drugim półroczu danego roku budżetowego w każdej zawieranej umowie o udzielenie

wsparcia, o której mowa w art. 28zp ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, przewidującej udzielenie dotacji, wysokości limitu wydatków o wskaźnik stanowiący iloraz kwoty przekroczenia wydatków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu w pierwszym półroczu i limitu wydatków tego Funduszu przypadającego w drugim półroczu.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków w poszczególnych miesiącach jest zgodna z planem finansowym Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

Art. 23. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 7 pkt 1 i 2, pkt 4 lit. b i pkt 5 lit. c i d–f, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

UZASADNIENIE

1. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania ustawy

Projekt powołuje Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (dalej – Fundusz), którego celem jest realizacja – w ramach ponoszonych kosztów – wyodrębnionych zadań, do których należy m.in. finansowanie rozbudowy infrastruktury umożliwiającej stosowanie paliw alternatywnych, tj. biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, energii elektrycznej, wodoru, sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG) w transporcie, przy jednoczesnym wpływie na zmniejszenie stosowania takich paliw ciekłych, jak olej napędowy i benzyny silnikowe.

Rozwiązywany problem związany jest przede wszystkim z brakiem systemowego wsparcia dla rozwoju rynku oraz infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie przy jednoczesnym zobowiązaniu Polski na poziomie dyrektyw UE do wspierania rozwoju rynku i infrastruktury niezbędnej do wykorzystywania paliw alternatywnych, a także osiągnięcia celów w zakresie rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych (kwestia ta została szerzej omówiona w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych – dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2017 r. oraz w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych).

Jednym z kluczowych paliw alternatywnych jest energia elektryczna. W Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce (strategiczny dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r.) zidentyfikowano szereg barier rozwoju elektromobilności. Pierwszą istotną barierą upowszechnienia samochodu elektrycznego są właściwości akumulatora nie pozwalające aktualnie pojazdowi o napędzie elektrycznym na uzyskanie zasięgu porównywalnego z pojazdem napędzanym paliwami ciekłymi lub gazem ziemnym. Plan proponuje więc działania, które rozwiną infrastrukturę ładowania do poziomu, który da konsumentom pewność, że pojazd elektryczny jest tak samo funkcjonalny jak pojazd spalinowy. Równie ważne w kontekście wspierania budowy infrastruktury paliw alternatywnych jest jednoczesne wspieranie całego ekosystemu elektromobilności, w tym przede wszystkim tworzenie zachęt dla nabywców pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz producentów tego typu pojazdów. Wspomniany ekosystem nie będzie prawidłowo funkcjonował, jeżeli wraz z infrastrukturą i podażą pojazdów nie zostanie sfinansowana

promocja wykorzystania tych pojazdów (co spowoduje wykreowanie popytu) oraz budowanie społecznej świadomości dotyczącej zmiany modelu transportu na nisko- i zeroemisyjny.

Powyższe wskazuje, że tworzenie ekosystemu elektromobilności będzie procesem długotrwałym i musi uwzględniać istniejące w Polsce bariery. Jedną z nich jest także tworzący się dopiero kapitał społeczny, którego niewystarczający poziom utrudnia współpracę między podmiotami, nawet jeśli wszystkie strony mają wspólny interes w jej prowadzeniu. Dodatkowo w Polsce mamy znacznie krótsze niż w Europie Zachodniej, USA czy Izraelu tradycje współpracy nauki z biznesem, co przekłada się na ograniczone zaufanie po obu stronach oraz brak rozwiniętych instytucji takiej współpracy. Ponadto potrzebne jest wykreowanie nowych podmiotów, które będą dynamizować funkcjonowanie ekosystemu, ponieważ liczba akceleratorów, funduszy i aniołów biznesu mających doświadczenie w rozwijaniu projektów przemysłowych jest niewystarczająca. Barię przejścia na transport elektryczny jest także postrzeganie pojazdów elektrycznych jako zbyt drogiej (w polskich warunkach), a jednocześnie niedojrzałej technologicznie alternatywy dla pojazdów spalinowych. Doświadczenia państw rozwijających elektromobilność od lat pokazują, że najlepszym sposobem zmiany świadomości w tym obszarze jest edukacja oraz uruchomienie projektów pilotażowych, które udowodnią, że transport zelektryfikowany może funkcjonować sprawniej niż tradycyjny, z dodatkową korzyścią dla zdrowia mieszkańców.

Zidentyfikowane problemy wynikają nie tylko z zawodności rynku, ale w wielu aspektach z jego faktycznych braków lub zbyt wolnego rozwoju w perspektywie potrzeb i celów związanych z upowszechnieniem stosowania paliw alternatywnych w transporcie. Dodatkowo brak jest instrumentów służących redukcji emisji CO₂ z sektora transportu przy konieczności – zapisanej m.in. w Polityce Energetycznej Polski do 2030 i dokumentach UE – znaczącego zmniejszenia emisji CO₂.

Projekt zakłada powołanie funduszu celowego, którego celem jest eliminacja dotychczasowych mankamentów funkcjonowania zapisów art. 37a ustawy *o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* (ustawa nowelizowana), związanych przede wszystkim z niewielkim zainteresowaniem dotychczasowymi instrumentami wsparcia. Projekt nowelizacji istotnie rozszerza dotychczasowy katalog działań, na które mogą zostać przeznaczone środki finansowe, uwzględniając także działania związane

z szeroko rozumianym pojęciem transportu nisko i zero emisyjnego, do którego poza biopaliwami wlicza się przede wszystkim inne paliwa alternatywne, w tym energię elektryczną wykorzystywaną do napędu pojazdów. Tak szerokie podejście zapewni znacznie efektywniejsze wydatkowanie środków, pozwalając w najbliższych latach istotnie zdywersyfikować strukturę transportu, w tym także transportu publicznego. Oczekiwanym efektem jest więc zapewnienie realnego wsparcia projektom rozwoju rynku paliw alternatywnych, tj. m.in. sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru oraz energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie.

2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana, oraz różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy nowelizowanej następujące działania były wspierane przez ministra właściwego do spraw energii poprzez:

- wsparcie finansowe, ze środków publicznych, w tym środków funduszy Unii Europejskiej w ramach Narodowej Strategii Spójności, na wsparcie finansowe inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych,
- wsparcie dla transportu publicznego działającego w aglomeracjach miejskich, w uzdrowiskach, na obszarach chroniących środowisko naturalne, wykorzystującego biopaliwa ciekłe lub inne paliwa odnawialne w ilości co najmniej dwukrotnie wyższej od celów określonych w Narodowym Celu Wskaźnikowym, a także energię elektryczną,
- wsparcie badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych, jak też wdrożeń eksploatacyjnych,
- wsparcie programów edukacyjnych promujących szerokie wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych oraz energii elektrycznej do napędu pojazdów,
- promocje wytwarzania i wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych, pomoc dla wytwórców biokomponentów oraz producentów paliw, dofinansowanie opłat za parkowanie dla pojazdów zasilanych biopaliwami ciekłymi, zakup nowych pojazdów zasilanych biopaliwami ciekłymi i wspieranie ekologicznego transportu.

Wydatki związane z ww. działaniami były ustalane corocznie w ustawie budżetowej w wysokości 1,5% planowanych w poprzednim roku budżetowym wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (rezerwa celowa pn. *Środki na wydatki związane z promocją biopaliw lub innych paliw odnawialnych, o których mowa w art. 37a ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*). Minister właściwy do spraw energii został zobowiązany w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych warunków, sposobu i trybu przyznawania dofinansowania, o którym mowa powyżej. Rozporządzenie Ministra Gospodarki w sprawie *szczegółowych warunków, sposobu i trybu przyznawania dofinansowania na realizację działań związanych z wytwarzaniem biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych i wykorzystaniem ich w transporcie* (Dz. U. poz. 609) zostało wydane w dniu 25 kwietnia 2013 r. Dotychczas, na podstawie ww. rozporządzenia, udzielono wsparcia dla 8 beneficjentów w łącznej kwocie 5 283 204,04 zł w ramach działania *Dofinansowanie inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych*.

W związku z zakończeniem realizacji wieloletniego programu promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008–2014, projekt uchyla dotychczasowy art. 37 i art. 37a, przenosząc regulację będącą podstawą dla wyodrębnienia środków w budżecie państwa.

Projektowana regulacja

Dysponentem Funduszu jest minister właściwy do spraw energii. Ze względów organizacyjnych oraz doświadczenia w prowadzeniu podobnych inicjatyw, zarządzanie Funduszem powierzono Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (dalej – NFOŚiGW). Trzecim uczestnikiem wspierającym działanie Funduszu jest Bank Gospodarstwa Krajowego (dalej – BGK), który zapewnia obsługę bankową.

Główny ciężar decyzyjny – na poziomie strategicznym – spoczywa na dysponencie Funduszu, który sprawuje m.in. nadzór nad wykonywaniem przez NFOŚiGW zadań związanych z zarządzaniem Funduszem, sporządzaniem rocznego planu finansowego Funduszu oraz wskazuje tryb wyboru projektów do wsparcia oraz pisemnie zatwierdza projekty do wsparcia.

Do zadań NFOŚiGW w zakresie zarządzania Funduszem należy m.in.: przeprowadzanie postępowania w zakresie wyboru projektów do wsparcia w trybie konkursowym albo pozakonkursowym; rekomendowanie dysponentowi Funduszu projektów wybranych do udzielenia wsparcia; zawieranie umów o wsparcie oraz wykonywanie praw i obowiązków wynikających z tych umów oraz przekazywanie w imieniu dysponenta Funduszu na podstawie odrębnego upoważnienia wolnych środków Funduszu w zarządzanie Ministrowi Finansów.

Wspomniane zadania dysponenta i zarządzającego Funduszem uzupełnia BGK, który w ramach obsługi bankowej prowadzi rachunek bankowy Funduszu, potwierdza salda środków i depozytów Funduszu, świadczy usługi konsultacyjno-doradcze w sprawach finansowych Funduszu oraz wykonuje inne czynności z zakresu obsługi bankowej Funduszu.

Trójelementowa konstrukcja dysponent – zarządzający – bank mogłaby spowodować potencjalne problemy związane z obszarami kompetencji ww. podmiotów. Z tego względu zdecydowano się na wyraźne wskazanie w projekcie zakresu podziału zadań. Natomiast uszczegółowienie zasad współpracy nastąpi na poziomie umów między tymi podmiotami. Wskazanie w projekcie wspomnianych obszarów podyktowane jest koniecznością podziału nie tylko zadań podmiotów, ale przede wszystkim odpowiedzialności za podejmowane działania w ramach dysponowania, zarządzania i obsługi bankowej Funduszu.

Ze względu na konieczność wypracowania po stronie zarządzającego Funduszem i BGK stałych procedur oraz stworzenia zespołów dedykowanych Funduszowi zdecydowano, że pierwsze umowy między podmiotami odpowiedzialnymi za Fundusz zawierane są na lata 2018–2027, co zapewni przewidywalność oraz stabilność projektowanych rozwiązań.

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 energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub wodór,
 - b) przedsiębiorców w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej 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, wodór lub energię 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 energię 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 biometanu, 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;
- 12) wykonywanie innych zadań określonych w odrębnych ustawach.

Definicja „paliw alternatywnych” jest zawarta w regulacjach europejskich (*dyrektywa 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 r., str. 1 i nast., jak i w *rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającym decyzję nr 661/2010/UE*, Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.). Zgodnie z przywołaną dyrektywą, paliwa alternatywne oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu. Obejmują one między innymi: energię elektryczną, wodór, biopaliwa zdefiniowane w art. 2 lit. i) dyrektywy 2009/28/WE, paliwa syntetyczne i parafinowe, gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG) oraz gaz płynny (LPG). W dyrektywie podkreślono, że bez uszczerbku dla definicji paliw alternatywnych (zawartej w tej dyrektywie) istnieją także inne rodzaje paliw czystych, które mogą stanowić alternatywę dla paliw kopalnych. Przy wyborze nowych rodzajów paliw alternatywnych należy uwzględnić obiecujące wyniki badań i rozwoju, a normy i przepisy należy formułować tak, aby nie uprzywilejowywały one jakiegoś określonego rodzaju technologii, a tym samym nie ograniczały dalszego rozwoju alternatywnych paliw i nośników energii. Nowy, poszerzony katalog paliw alternatywnych, dla których przewidziano wsparcie ze

środków Funduszu, mieści się więc w zakresie definicji paliw alternatywnych oraz zasad ich wspomagania wskazanych w dyrektywie.

Podczas tworzenia nowego katalogu wspieranych inicjatyw, projektodawca kierował się przede wszystkim stopniem rozwoju i upowszechnienia danego paliwa alternatywnego – stąd brak LPG, którego rynek w Polsce jest już rynkiem dojrzałym, o odpowiednim rozmieszczeniu infrastruktury do tankowania (duża dostępność), niewymagającym pomocy w postaci środków publicznych. Należy także zauważyć, że projektowana regulacja nie ogranicza rozwoju technologii LPG, uwzględnia natomiast poziom rozwoju tej technologii w stosunku do innych paliw alternatywnych.

Środki Funduszu przeznacza się także na pokrycie kosztów związanych z zarządzaniem Funduszem, pokrycie kosztów usług świadczonych przez doradców w zakresie identyfikacji przedsięwzięć, do realizacji których może być zastosowany tryb pozakonkursowy, oraz w zakresie oceny przedsięwzięć wymagających dofinansowania oraz projektów zgłoszonych do ich realizacji, a także zapłatę wynagrodzenia za obsługę bankową Funduszu.

Wsparcie dla projektów udzielane na wyżej wspomniane cele może mieć formę dotacji, pożyczek, w tym udzielanych jednostkom samorządu terytorialnego, oraz innych form zwrotnego wsparcia finansowego, obejmowania lub nabywania przez dysponenta Funduszu, na rzecz Skarbu Państwa (1) akcji lub udziałów spółek, (2) obligacji emitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego prowadzących działalność w określonym w niniejszej ustawie zakresie.

Co istotne, wybór określonej formy wsparcia należy do dysponenta Funduszu, a w przypadku terminowego wykonania przedsięwzięcia objętego wsparciem Funduszu oraz osiągnięcia planowanych efektów określonych w umowie, pożyczki mogą być umarżane w części. W związku z procedurą częściowego umorzenia podkreślenia wymaga, że z beneficjentem zawierana jest umowa pożyczki, w której określa się warunki umorzenia. Obecnie – w projektach realizowanych NFOŚiGW – warunki te ustalane są na podstawie zasad obowiązujących w NFOŚiGW. Po spełnieniu tych warunków, beneficjent składa wniosek do NFOŚiGW z prośbą o umorzenie części kwoty pożyczki. Następnie NFOŚiGW weryfikuje spełnienie warunków i podejmowana jest uchwała Zarządu w zakresie umorzenia. Strony umowy modyfikują obowiązującą umowę przede wszystkim w zakresie harmonogramu spłat pożyczki, uwzględniając

kwotę umorzenia – przeważnie rezygnuje się z zapłaty ostatnich rat odpowiadających kwocie umorzenia. W obecnej konstrukcji stosowanej przez NFOŚiGW – umorzenie jest *de facto* zwolnieniem z długu, a beneficjent ma prawo zwrócić się do NFOŚiGW z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, jeżeli nie otrzymał umorzenia lub otrzymał je w kwocie niższej (podstawa prawna – art. 411 ust. 3 oraz art. 400h ust. 2 pkt 7 ustawy – Prawo ochrony środowiska).

W tym miejscu wyjaśnienia wymaga także kwestia – kto będzie nabywcą wspomnianych akcji lub udziałów. Kwestię tę rozstrzyga art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym, który stanowi, że w imieniu Skarbu Państwa oświadczenia woli o utworzeniu spółki, przystąpieniu do spółki lub objęciu akcji składa Prezes Rady Ministrów. Zgodnie z art. 8 ust. 1 pkt 4 wskazanej ustawy może on przekazać innemu członkowi Rady Ministrów, pełnomocnikowi Rządu lub państwowej osobie prawnej wykonywanie uprawnień w zakresie składania, w imieniu Skarbu Państwa, oświadczenia woli o objęciu akcji. W związku z tym możliwe byłoby, że oświadczenie woli o objęciu akcji składałby minister właściwy do spraw energii.

Należy również zwrócić uwagę na zastrzeżenie zawarte w ust. 2 art. 49 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Przepis ten stanowi: „2. Prezes Rady Ministrów przejmuje od jednostek sektora finansów publicznych, z wyłączeniem jednostek, o których mowa w art. 9 pkt 2, akcje i udziały w spółkach oraz obligacje wyemitowane przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego oraz wykonuje wynikające z nich uprawnienia Skarbu Państwa”. Z przepisu tego wynika, że w imieniu Skarbu Państwa wymienione w przepisie akcje, udziały lub obligacje przejmuje Prezes Rady Ministrów. Minister właściwy do spraw energii nie będzie więc posiadaczem tych papierów wartościowych nawet wtedy, gdy zostaną one wyemitowane w oparciu o ustawę o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Zgodnie jednak z art. 8 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym Prezes Rady Ministrów może przekazać innemu członkowi Rady Ministrów, pełnomocnikowi Rządu lub państwowej osobie prawnej, a więc, np. ministrowi właściwemu do spraw energii, wykonywanie praw z akcji należących do Skarbu Państwa, łącznie z wynikającymi z nich prawami osobistymi, o ile przepisy odrębne nie stanowią inaczej, oraz wykonywanie uprawnień z akcji należących do Skarbu Państwa na walnym zgromadzeniu w sprawach, o których

mowa w art. 201 § 4 oraz art. 368 § 4 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych.

Na poziomie projektu zdecydowano się na wskazanie wprost podmiotów, które będą mogły ubiegać się o wsparcie w ramach określonych działań. Należą do nich m.in. wytwórcy, producenci, rolnicy, przedsiębiorcy w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, producenci środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub wodór, podmioty zarządzające portem, jednostki naukowe, o których mowa w art. 2 pkt 9 lit. a–d ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki oraz konsorcja naukowe, o których mowa w art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki, izby gospodarcze w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych oraz organizacje pożytku publicznego w rozumieniu art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.

Kolejną kwestią wymagającą wyjaśnienia jest wprowadzenie ograniczeń czasowych udzielania wsparcia dla poszczególnych obszarów tematycznych. Zdecydowano się na wspomniane ograniczenia (lata 2019, 2021, 2025 oraz 2027) ze względu na zasadność wskazania potencjalnym beneficjentom horyzontu czasowego, w którym dany typ wsparcia będzie udzielany – co pozytywnie wpłynie na podejmowanie w czasie decyzji o składaniu wniosków i realizacji projektów. Należy także zauważyć, że wskazywanie na tym etapie rozwoju rynku paliw alternatywnych i elektromobilności dat końcowych finansowania określonych instrumentów, oparte jest na analizie rozwoju rynku paliw alternatywnych. Celem pozostaje zoptymalizowanie sekwencji wsparcia rozwoju poszczególnych elementów rynku paliw alternatywnych uwzględniające konieczność wsparcia finansowanego ze środków Funduszu na danym etapie, a także znaczenie danego obszaru pod względem ochrony zdrowia, środowiska naturalnego oraz stymulowania rozwoju przemysłowego. Może się jednak okazać, że rozwój rynku paliw alternatywnych wymusi korekty wskazanych terminów (np. skrócenie okresu wsparcia) – z tego względu należy traktować ww. daty jako pożądane daty osiągnięcia celów związanych z danym obszarem finansowania.

Ze względu na charakter regulacji ustawowej, projektodawca zdecydował się na przedstawienie informacji o zasadach wyboru projektów. Zgodnie z projektem, wybór projektów do wsparcia ze środków Funduszu następuje w trybie konkursowym lub pozakonkursowym. Tryb wyboru projektów do wsparcia ze środków Funduszu wskazuje dysponent Funduszu. W projekcie wskazano, że ze środków Funduszu może być udzielone wsparcie wnioskodawcy, który posiada potencjał kadrowy i organizacyjny niezbędny do realizacji projektu; posiada techniczne możliwości realizacji projektu objętego wnioskiem; w wyniku realizacji projektu osiągnie efekt ekologiczny; nie zalega z podatkami, opłatami oraz składkami na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne; zapewni, że środki finansowe na realizację projektu nie będą pochodzić ze źródeł nieujawnionych lub z prania pieniędzy; nie był karany za przestępstwo skarbowe, przestępstwo przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, a także przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz obrotowi gospodarczemu, a w przypadku wnioskodawcy będącego osobą prawną lub jednostką organizacyjną niebędącą osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną – którego odpowiednio członkowie zarządu lub osoby uprawnione do reprezentowania nie były karane za te przestępstwa. Uszczegółowienie warunków dotyczących wnioskodawców może zostać wskazane na poziomie aktu wykonawczego.

Fundusz będzie udzielał wsparcia w nowych obszarach, dla których nie stworzono dotychczas kryteriów oceniających projekty w nich powstające. Na podstawie doświadczeń m.in. NFOŚiGW związanych ze świadczeniem wsparcia w nowych warunkach rynkowych przyjęto, że projekty do wsparcia w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym są 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 zadań finansowanych z Funduszu, (3) oceny wysokości planowanych kosztów realizacji projektu w stosunku do jego zakresu rzeczowego oraz (4) zdolności organizacyjnej wnioskodawcy do realizacji projektu oraz przygotowania instytucjonalnego do jego wdrożenia.

Wsparcia udziela się (w oparciu o ocenę wniosku) projektom, które uzyskały najwyższą ocenę w postępowaniu, aż do wyczerpania środków finansowych przeznaczonych na

wsparcie w tym postępowaniu. Zasadą jest, że wniosek o udzielenie wsparcia składa się do NFOŚiGW, z wyjątkiem wniosku o udzielenie wsparcia w formie obejmowania lub nabywania przez dysponenta Funduszu, na rzecz Skarbu Państwa akcji lub udziałów spółek, obligacji emitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, który to wniosek składa się do dysponenta Funduszu. W projekcie wskazano wymogi formalne wspomnianego wniosku (m.in. oznaczenie wnioskodawcy, adresu jego siedziby albo adresu zamieszkania oraz opis projektu, na realizację którego może zostać przyznane wsparcie) oraz jego załączniki (dokumenty dotyczące m.in. sytuacji formalno-prawnej wnioskodawcy, w tym oświadczenia o niekaralności za przestępstwo skarbowe, przestępstwo przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, a także przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz obrotowi gospodarczemu, oraz sytuacji finansowej wnioskodawcy, oraz planowanych źródeł finansowania projektu, w tym oświadczenie o niezaleganiu z podatkami i składkami na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne). Postępowanie wszczęte w wyniku złożenia wniosku prowadzone jest w języku polskim, dlatego do dokumentów w języku obcym załącza się ich tłumaczenie na język polski dokonane przez tłumacza przysięgłego.

Podstawowym trybem jest tryb konkursowy, dostępny jest także – pod warunkiem spełnienia określonych przesłanek, tryb pozakonkursowy. Wykreowanie dwóch trybów podyktowane jest koniecznością elastycznego kreowania instrumentów wsparcia – w zależności od – z jednej strony rozwiązań dostępnych na rynku, z drugiej – potrzeb i ich wagi po stronie dysponenta Funduszu, który jest odpowiedzialny za rozwój rynku paliw alternatywnych w Polsce.

Warunkiem zastosowania trybu pozakonkursowego jest realizacja działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 2, 4 i 7. Drugim warunkiem zastosowania tego trybu jest fakt, że określone przedsięwzięcie może zrealizować jeden podmiot albo ograniczona liczba podmiotów, którym mogłoby być udzielone wsparcie. Dodatkowym warunkiem zastosowania trybu pozakonkursowego jest realizacja przedsięwzięcia:

- 1) niezbędnego do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa;
- 2) którego konieczność pilnej realizacji uniemożliwia zastosowanie trybu konkursowego;
- 3) które posiada unikalny potencjał rozwojowy i innowacyjny.

Aby ograniczyć arbitralność i swobodę dysponenta Funduszu w posługiwaniu się trybem pozakonkursowym przyjęto, że warunkiem wyboru trybu pozakonkursowego jest uzyskanie przez dysponenta Funduszu dwóch niezależnych opinii sporządzonych przez doradców, potwierdzających występowanie wcześniej wspomnianych przesłanek.

W związku z koniecznością zapewnienia transparentności w trybie pozakonkursowym, po uzyskaniu opinii dwóch niezależnych doradców, dysponent Funduszu, w przypadku wyboru trybu pozakonkursowego, informacje o zastosowaniu tego trybu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw energii. Ponadto pisemnie informuje potencjalnego wnioskodawcę o zastosowaniu tego trybu w stosunku do zidentyfikowanego przedsięwzięcia i możliwości złożenia wniosku o wsparcie projektu dotyczącego tego przedsięwzięcia. Informację o postępowaniu prowadzonym w trybie konkursowym NFOŚiGW ogłasza na swojej stronie internetowej.

Zgodnie z omówionym na początku podziałem obowiązków w ramach funkcjonowania Funduszu, postępowanie w zakresie wyboru projektów do wsparcia przeprowadza NFOŚiGW. W celu przeprowadzenia postępowania, NFOŚiGW powołuje Komisję do Oceny Projektów, zwaną dalej „Komisją”. W skład Komisji, oprócz pracowników NFOŚiGW, mogą zostać powołani eksperci zewnętrzni. Do zadań Komisji należy w szczególności ocena wniosków oraz przygotowanie dla dysponenta Funduszu rekomendacji dotyczącej projektów do wsparcia ze środków Funduszu. Komisja dokonuje oceny złożonych wniosków i przekazuje ją dysponentowi Funduszu wraz z uzasadnieniem i rekomendacją projektów, do zatwierdzenia. NFOŚiGW przekazuje niezwłocznie wnioskodawcom pisemną informację o zakończeniu oceny ich wniosków i wynikach tej oceny wraz z jej uzasadnieniem.

Postępowanie w ramach oceny projektu powinno zakładać możliwość trybu odwoławczego, dlatego też, jeżeli wniosek otrzymał negatywną ocenę, wspomniana informacja zawiera pouczenie o możliwości wniesienia protestu, który można wnieść w terminie 14 dni od dnia doręczenia informacji. Protest jest wnoszony do dysponenta Funduszu za pośrednictwem NFOŚiGW, w formie pisemnej. Ze względu na podział obowiązków pomiędzy podmioty zajmujące się bieżącą działalnością Funduszu, pierwszy etap oceny protestu zostaje przeprowadzony przez Komisję. Komisja weryfikuje prawidłowość oceny projektu w zakresie zarzutów zawartych w proteście

oraz sporządza w tym zakresie opinię i przekazuje ją dysponentowi Funduszu wraz z dokumentacją postępowania, w terminie nie dłuższym niż 10 dni, licząc od dnia otrzymania protestu. Dysponent Funduszu rozpatruje protest w terminie 14 dni, licząc od dnia otrzymania opinii Komisji.

Proces oceny złożonych wniosków odbywa się na 2 poziomach – NFOŚiGW (ocena formalna i merytoryczna na etapie Komisji, weryfikacja protestów) oraz dysponenta Funduszu (zatwierdzenie projektów, rozpatrywanie protestów), co służy z jednej strony zachowaniu transparentności, z drugiej umożliwia bardziej wnikliwą ocenę projektów, które w większości będą dotyczyły nowych inicjatyw z dopiero rozwijającego się obszaru.

Po zakończeniu etapu oceny następuje sformalizowanie relacji pomiędzy Funduszem a wnioskodawcą (beneficjentem). Podstawę wsparcia projektu stanowi umowa o udzielenie wsparcia dla projektu, która to umowa może zostać zawarta, jeżeli projekt spełnia wszystkie kryteria wyboru projektów, na podstawie których został wybrany.

3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne

Projekt należy przede wszystkim oceniać z punktu widzenia perspektyw rozwoju niskoemisyjnych przedsięwzięć w transporcie. Dzięki uzyskaniu wsparcia finansowego z Funduszu, beneficjenci będą mogli tworzyć i rozwijać projekty inwestycyjne polegające m.in. na wsparciu budowy i rozbudowy infrastruktury w zakresie np. dystrybucji sprężonego gazu ziemnego, skroplonego gazu ziemnego, wodoru lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną. Przyczyni się to w sposób istotny do zapewnienia powszechnego dostępu do tych źródeł w transporcie i pozytywnie wpłynie na rozwój nowych rozwiązań technologicznych w zakresie ich wykorzystania do zasilania pojazdów.

W wymiarze gospodarczym, dla operatorów sieci przesyłowych i dystrybucyjnych poszczególnych segmentów rynku (gazu, energii, ciepła/chłodu) oraz wytwórców energii zmiany zaproponowane w projekcie otwierają nowe możliwości biznesowe wynikające z technologii umożliwiających integrację systemów oraz rynków. Ponadto wodór otrzymywany przy użyciu nadmiarowej/potencjalnie traconej energii elektrycznej może zostać wykorzystany zarówno do tankowania samochodów z napędami zasilanymi ogniwami paliwowymi, jak i jako paliwo do środków transportu napędzanych gazem ziemnym. Szeroko zarysowany zakres działań wspieranych ze

środków Funduszu pozwoli także na wsparcie inicjatyw polegających na budowie i testowaniu zintegrowanych energetycznych instalacji pilotażowych w konfiguracjach dostosowanych do wybranego z partnerami modelu biznesowego i potrzeb rynkowych (z uwzględnieniem lokalnego rynku geograficznego i istniejących na nim źródeł wytwarzania energii i zastosowanych komponentów inteligentnej zintegrowanej sieci energetycznej) rokujących komercjalizacją na dużą skalę. Umożliwi także dofinansowanie modernizacji infrastruktury energetycznej charakteryzującej się dużą kapitałochłonnością oraz długimi cyklami technologicznymi, w tym również przygotowanie infrastruktury gazowej do transportu innych gazów i włączenie jej w układ zintegrowanej i konwergentnej inteligentnej sieci energetycznej mogącej sprostać wymaganiom popytowo/podażowym uzależnionym m.in. od pory roku, dnia oraz aktualnych warunków meteorologicznych. Zaproponowane mechanizmy wsparcia odpowiadają więc na wyzwania długoterminowej wizji rozwoju energetyki w UE spójnej z polityką neutralności klimatycznej gospodarki (nisko i zeroemisyjność). Oczekiwany efektem działań Funduszu w wymiarze gospodarczym będzie więc systematyczna redukcja wykorzystania paliw kopalnych oraz zwiększenie zużycia energii ze źródeł odnawialnych, zwiększenie wykorzystania paliw alternatywnych (np. CNG, LNG i wodoru), podnoszenie efektywności i bezpieczeństwa infrastruktury, a także stworzenie warunków umożliwiających odbiorcom elastyczne wykorzystanie nośników energii.

Projektowana ustawa będzie miała także pozytywne skutki społeczne z uwagi na fakt, iż łatwiej będzie potencjalnym beneficjentom uzyskać wsparcie finansowe na działania mające na celu redukcję emisyjności w transporcie, co w konsekwencji przełoży się na poprawę jakości powietrza i stanu zdrowia ludzi. Projekt ustawy zmieniającej nie wpłynie negatywnie na rynek pracy związany z tymi sektorami, które prowadzą działalność gospodarczą w obszarze produkcji, magazynowania i oferowania do sprzedaży paliw wykorzystywanych w transporcie, ponieważ nie wpłynie on na wysokość zapotrzebowania na paliwa w kraju. Projekt wpłynie natomiast na charakter i strukturę rodzajów paliw stosowanych w transporcie, zmniejszając ilość wykorzystywanych najbardziej emisyjnych paliw ciekłych na rzecz sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG), biometanu, wodoru oraz pojazdów napędzanych energią elektryczną. Tym samym spowoduje jakościowe zmiany na rynku pracy, wywołując zapotrzebowanie na pracowników posiadających

odpowiednie kwalifikacje w zakresie stosowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru oraz pojazdów napędzanych energią elektryczną w transporcie.

4. Źródła finansowania, jeżeli projekt niesie obciążenia dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego

W projekcie wskazano kilka źródeł finansowania, do których należą dotacje celowe z budżetu państwa w wysokości do 1,5% planowanych w poprzednim roku budżetowym wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych; odsetki od wolnych środków Funduszu przekazanych w zarządzanie Ministrowi Finansów zgodnie z przepisami o finansach publicznych; środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, o których mowa w art. 16b ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne; wpływy z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a ustawy nowelizowanej; wpływy z tytułu opłaty emisyjnej, o której mowa w art. 321a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, w części przypadającej Funduszowi oraz inne przychody.

Pierwsze źródło przychodu to dotacja celowa z budżetu państwa, której wysokość oparta jest o odpowiedni procent planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Na podstawie zmian wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych w ostatnich latach oraz efektów budżetowych wprowadzonych w roku 2016 rozwiązań prawnych w zakresie regulacji sektora obrotu paliwami płynnymi wnioskować należy o dalszym wzroście konsumpcji paliw płynnych w Polsce o ok. 3% w skali roku, a tym samym wzroście wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Mając powyższe na uwadze, prognozuje się, że w latach 2018–2027 wysokość przychodów Funduszu z tego tytułu wyniesie około 3,9 mld zł. Dla zachowania równowagi budżetowej w kontekście prognozowanych wpływów z podatku akcyzowego, zdecydowano się na zawieszenie w latach 2018 i 2019 tego źródła finansowania, po czym od roku 2020 wpływy z tego źródła wzrastają, poczynając od 0,5% w 2020, osiągając pułap maksymalny (1,5%) w 2022 r. Dodatkowo progi procentowe poszerzono o kwotowe limity na dany rok (przykładowo w 2021 r. przychód z tego tytułu nie mógłby być większy niż 346 228 000 zł).

Drugim źródłem są odsetki od wolnych środków Funduszu przekazanych w zarządzenie Ministrowi Finansów zgodnie z przepisami o finansach publicznych. Natomiast trzecie źródło finansowania to środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego (inny środek publiczny) w wysokości 0,1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej. Wspomniane środki operator przekazuje na Fundusz do dnia 30 czerwca każdego roku budżetowego. Przyjęcie wspomnianego źródła finansowania oraz wskaźnika 0,1% wynika z konieczności – z jednej strony – zaangażowania operatora w tworzenie się rynku, który w perspektywie kilku lat wpłynie na jego funkcjonowanie, z drugiej zaś strony z realnych możliwości operatora i zakresu, w jakim może wesprzeć Fundusz bez uszczerbku dla własnej działalności. Wprowadzenie źródła finansowania ze strony operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego wymaga zmian w ustawie – Prawo energetyczne, tj. wprowadzenia przepisu rangi ustawowej stanowiącego podstawę nałożenia obowiązków na operatora (art. 16b ust. 3). Zmian wymaga także art. 45, w którym dodano fragment mówiący o tym, że w kosztach działalności operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego uwzględnia się koszty wykonania obowiązku finansowania Funduszu.

Kolejnym źródłem są wpływy z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a ustawy nowelizowanej. Wpływy z opłat zastępczych szacowane na kwotę 85 mln zł w latach 2019 i 2020. Opłata zastępcza będzie uiszczana przez podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW) w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, za poprzedni rok kalendarzowy. Obowiązek dotyczy więc roku 2018 i 2019, ale płatność, skutkująca przychodami Funduszu będzie następowała w latach 2019 i 2020.

W art. 23 ustawy wprowadzono mechanizm opłaty zastępczej polegający na tym, że podmiot realizujący NCW, który udokumentował realizację tego obowiązku na określonym minimalnym poziomie NCW ustalonego na dany rok kalendarzowy, może uiścić opłatę zastępczą. Uiszczenie opłaty zastępczej zgodnie z zasadami wskazanymi w przepisach projektu ustawy powoduje wykonanie NCW w danym roku kalendarzowym. Podmiot realizujący NCW może zrealizować obowiązek, o którym mowa w art. 23 ust. 1 ustawy nowelizowanej, uiszczając opłatę zastępczą w wysokości określonej w art. 23 ust. 6 ustawy nowelizowanej, jeżeli wykáže, że w roku

kalendaryzowym, którego dotyczył ten obowiązek, zrealizował NCW na minimalnym określonym poziomie.

Ostatnim źródłem finansowania Funduszu są wpływy z tytułu opłaty emisyjnej, o której mowa w art. 321a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, w części przypadającej Funduszowi. Zgodnie z przyjętymi założeniami, opłata emisyjna stanowi dochód NFOŚiGW oraz Funduszu, z tym że kwota stanowiąca 85% opłaty emisyjnej stanowi dochód NFOŚiGW, a kwota stanowiąca 15% tej opłaty – dochód Funduszu. Na podstawie danych historycznych przyjęto, że w pierwszym przypadku kwota ta to ok. 1,4 mld zł rocznie, w drugim to ok. 255 mln zł w pierwszym roku funkcjonowania opłaty, czyli roku 2019. Wzrost wpływów z tytułu tej opłaty jest analogiczny do wzrostu wpływów z tytułu podatku akcyzowego będących efektem prognozy wzrostu konsumpcji paliw płynnych.

Obowiązek uiszczenia opłaty będzie ciążył na producencie paliw silnikowych, importerze paliw silnikowych, podmiocie dokonującym nabycia wewnątrzwspólnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych, innym podmiocie podlegającym na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Do opłaty emisyjnej będzie stosować się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.

Głównym beneficjentem środków z opłaty emisyjnej jest NFOŚiGW, dodatkowo system poboru i zwrotów środków z opłaty powinien być jak najprostszy. Dlatego – w razie powstania nadpłaty w opłacie emisyjnej – BGK dokonuje zwrotu tej nadpłaty ze środków należnych NFOŚiGW.

Należy stwierdzić, że zanieczyszczenie powietrza jest obecnie jednym z najistotniejszych problemów, z którymi Polska musi się zmierzyć w dziedzinie ochrony środowiska. Problem ten szczególnie narasta w okresie jesienno-zimowym, kiedy trwa sezon grzewczy. Jednak oprócz szkodliwej emisji ze źródeł ciepła, problemem są również zanieczyszczenia ze środków transportu. W związku z tym środki finansowe uzyskane w ramach opłaty emisyjnej będą przeznaczone na wsparcie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i ekologicznych środków transportu oraz na działania związane z ograniczeniem emisji szkodliwych substancji do powietrza atmosferycznego. Przychody z projektowanej opłaty zostaną przeznaczone na Fundusz

celem wsparcia rozwoju rynku paliw alternatywnych w transporcie oraz dla NFOŚiGW celem wsparcia przedsięwzięć związanych z ochroną środowiska, w tym zmniejszenia lub uniknięcie szkodliwej emisji substancji gazowych, stałych lub ciekłych powodujących zanieczyszczenie powietrza. Przewiduje się, że proponowane zmiany pozwolą na efektywną walkę z zanieczyszczeniem powietrza.

Po stronie Ministerstwa Energii zadania związane z działalnością Funduszu prowadzić będą zarówno osoby już zatrudnione, jak i osoby nowo zatrudnione (5 osób) na potrzeby obsługi Funduszu. Zgodnie z szacunkami Ministerstwa Energii zatrudnienie wspomnianych pracowników to rocznie koszt ok. 0,5 mln zł. Natomiast koszty związane z zarządzaniem Funduszem po stronie NFOŚiGW szacowane są na maksymalną kwotę 1,5 mln zł rocznie. Ze względu na niemożliwość dokładnego oszacowania na tym etapie niezbędnej liczby osób wchodzących w skład zespołów operacyjalizujących zadania Funduszu po stronie zarządzającego, wspomniana kwota jest kwotą szacunkową, wynikającą z porównania kosztów obsługi zbliżonych rozwiązań. W skład wspomnianego zespołu – w początkowej fazie funkcjonowania Funduszu – wchodzić będzie ok. 10 pracowników.

Maksymalny limit wydatków z Funduszu w latach 2018–2027, będących skutkiem finansowym projektowanej ustawy wynosi w roku 2018 – 500 000 zł, natomiast w 2027 r. ta kwota to już 946 726 000 zł. Minister właściwy do spraw energii monitoruje wykorzystanie limitów wydatków oraz odpowiada za wdrożenie mechanizmu korygującego. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianego na dany rok, dysponent Funduszu obniża wielkość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków, w szczególności poprzez proporcjonalne zmniejszenie w drugim półroczu danego roku budżetowego w każdej umowie o udzielenie wsparcia dla projektu, przewidującej udzielenie dotacji, wysokości limitu wydatków o wskaźnik stanowiący iloraz kwoty przekroczenia wydatków Funduszu w pierwszym półroczu i limitu wydatków tego Funduszu przypadającego w drugim półroczu.

Zgodnie z projektem oraz ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, Fundusz prowadzi gospodarkę finansową na zasadach tam określonych. Projekt rocznego planu finansowego przygotowuje NFOŚiGW w trybie i terminach

określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy o finansach publicznych. Roczny plan finansowy sporządza dysponent Funduszu. Co istotne, koszty Funduszu mogą być pokrywane tylko w ramach posiadanych środków finansowych, obejmujących bieżące przychody oraz pozostałości środków z okresów poprzednich.

NFOŚiGW przygotowuje, w trybie i terminach określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy o finansach publicznych, i przedkłada dysponentowi Funduszu sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu. Natomiast dysponent Funduszu zatwierdza przedłożone przez NFOŚiGW sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu.

Istotnym elementem związanym z finansowaniem jest wprowadzenie dodatkowego zobowiązania dla zarządzającego Funduszem – środki NFOŚiGW są przeznaczone w latach 2018–2027 na wspieranie działań Funduszu, w szczególności w ramach zobowiązania, o którym mowa w art. 401c ust. 5 ustawy – Prawo ochrony środowiska, w wysokości nie niższej niż suma przychodów Funduszu uzyskanych w latach 2018–2027, z wyłączeniem przychodów z opłaty zastępczej oraz opłaty emisyjnej. Konsekwencją ww. zobowiązania jest dokonanie zmian w ustawie – Prawo ochrony środowiska w zakresie celów NFOŚiGW.

5. Zmiany w innych ustawach

Kolejne przepisy dotyczą zmian w innych ustawach, które są konieczne dla uregulowania tworzącego się rynku paliw alternatywnych, którego finansowaniem (tworzeniem odpowiednich warunków do rozwoju) będzie zajmował się Fundusz.

Art. 2 – zmiana ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji

Wprowadzone zmiany mają na celu umożliwienie wystawienia tytułu wykonawczego celem wszczęcia i prowadzenia egzekucji związanej z obowiązkiem składania informacji o opłacie emisyjnej właściwemu organowi.

Art. 3 – zmiana ustawy o drogach publicznych

Projektowany artykuł zmienia przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Zmiana ma charakter techniczny. Z uzasadnienia ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych wynika, że intencją projektodawcy było

umożliwienie zapewnienia możliwości ładowania pojazdów zarówno elektrycznych, jak i hybrydowych. Na podstawie art. 12b ust. 1 dodanego do ustawy o drogach publicznych organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, wyznacza stanowiska postojowe przy ogólnodostępnych stacjach ładowania dla pojazdów elektrycznych. Zgodnie z definicją ogólnodostępne stacje ładowania są dostępne na zasadach równoprawnego traktowania dla każdego użytkownika pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i pojazdu silnikowego niebędącego pojazdem elektrycznym. Należy wprowadzić zmianę, która umożliwi korzystanie z miejsc postojowych wszystkim kategoriom pojazdów, o których mowa w art. 2 pkt 6 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Art. 4 – zmiana ustawy – Prawo energetyczne

Projektowany artykuł wprowadza zmiany do ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

Proponowana w pkt 1 zmiana ma charakter merytoryczny i jej celem jest wyłączenie z definicji dystrybucji transportu energii elektrycznej wewnątrz ogólnodostępnej stacji ładowania. Proponuje się wprowadzenie zmiany poprzez wykreślenie słowa „ogólnodostępne”, a także rozszerzenie wyłączenia z definicji dystrybucji dostarczania energii elektrycznej na każdą stację ładowania. Zmiana ma jednoznacznie wskazywać, że ładowanie pojazdów elektrycznych nie jest sprzedażą ani dystrybucją.

Zmiana zaproponowana w pkt 2 ma charakter merytoryczny. Jej celem jest usunięcie zbędnego przepisu o sposobie świadczenia usługi magazynowania, gdyż w istotny sposób ogranicza on możliwość wykorzystania magazynów energii i dodatkowo ingeruje w prawa podmiotu inwestującego w magazyny energii pozbawiając go władztwa nad jego majątkiem i sposobem jego wykorzystania.

W obecnym brzmieniu przepis zakłada, że magazynowanie energii będzie traktowane jak zasób magazynowy udostępniony dla wszystkich zainteresowanych (usługa magazynowania energii). Formuła ta jest niewłaściwa, ponieważ stawia podmiot inwestujący w magazyn energii w sytuacji, w której zostaje on pozbawiony władztwa nad swoją infrastrukturą magazynowania, gdyż będzie on zobowiązany do jej udostępnienia wszystkim zainteresowanym. Przyjęta formuła nie uwzględnia faktu, że magazyn energii może być wykorzystany w różnych celach, a nie tylko do tzw. arbitrażu cenowego (pobór z sieci energii w okresach, w których jest tania,

i oddanie do sieci, kiedy jest droga), co jak można przypuszczać jest celem zaproponowanej regulacji. Oprócz arbitrażu cenowego magazyn energii może być użyty jako ekwiwalent rozbudowy sieci jako element integracji ze źródłem wytwórczym, w tym OZE lub do świadczenia usług systemowych na rzecz operatora systemu przesyłowego (obecnie), a w przyszłości również na rzecz operatorów systemów dystrybucyjnych. Regulacja uniemożliwia wykorzystanie magazynów energii do ww. celów, a tym samym w znaczący sposób ogranicza opłacalność wykorzystania magazynów energii. W przypadku magazynu wykorzystywanego jako ekwiwalent sieci lub do integracji z instalacją OZE, kluczowa jest lokalizacja magazynu i jego współpraca odpowiednio albo z siecią, albo ze źródłem OZE i odpowiednie zarządzanie magazynem w celu optymalizacji korzyści dla inwestora. Oddanie zarządzania magazynem podmiotowi zewnętrznemu lub podmiotom zewnętrznym uniemożliwia osiągnięcie podstawowego celu jego zainstalowania, gdyż cele podmiotu zewnętrznego mogą być sprzeczne z celami inwestora (np. właściciela farmy wiatrowej).

W przypadku świadczenia usług systemowych konieczne jest odpowiednie sterowanie magazynem energii właściwe dla danego typu usługi systemowej. Takie sterowanie realizowane jest przez OSP. Trudno sobie wyobrazić jednoczesne sterowanie tym samym magazynem przez wiele podmiotów mających różne cele biznesowe.

Zmiana zaproponowana w pkt 3 ma charakter merytoryczny i polega na wyeliminowaniu potencjalnych problemów interpretacyjnych. W obecnym stanie prawnym, instrukcje opracowywane przez operatora dla sieci elektroenergetycznej powinny zawierać wymagania techniczne dla instalacji zarządzania popytem, w tym dla magazynów energii. Definicja instalacji zarządzania popytem zawarta w art. 3 pkt 11i Prawa energetycznego stanowi, że na instalację mogą składać się w szczególności magazyn energii, instalacja wytwórcza niewspółpracująca bezpośrednio z siecią lub punkt ładowania. Wyróżnienie magazynów energii, z jednej strony jest niepotrzebne, gdyż w treści pojęcia „instalacja zarządzania popytem” zawarte są „magazyny energii”, z drugiej strony sugeruje możliwość nieuwzględnienia innych składników instalacji np. instalacji wytwórczych niewspółpracujących bezpośrednio z siecią lub punktów ładowania.

Proponowane w pkt 5 zmiany mają na celu doprecyzowanie przepisów, biorąc pod uwagę definicję infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego,

wprowadzoną przez ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Art. 5 – zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym

W związku z wprowadzoną zmianą ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, polegającą na dodaniu w art. 109a tej ustawy ust. 3–9, zachodzi konieczność zachowania spójności projektowanych przepisów z art. 72 ust. 1b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. W zmienianym art. 109a ustawy o podatku akcyzowym dodaje się bowiem dla pojazdów elektrycznych i pojazdów napędzanych wodorem dokumenty potwierdzające zwolnienie z obowiązku zapłaty akcyzy. Zasadnym jest, aby dokumenty, jakie przewidziano w art. 109a ustawy o podatku akcyzowym, były przedkładane do zarejestrowania pojazdu na podstawie art. 72 ust. 1b ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Art. 6 – zmiana ustawy o dozorze technicznym

Projektowany przepis wprowadza zmiany w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, które umożliwią Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego kontrolę spełniania warunków technicznych i warunków użytkowania infrastruktury paliw alternatywnych. Przepis ma na celu doprecyzowanie uprawnień Dyrektora TDT w związku z wprowadzeniem art. 18a i art. 28a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Art. 7 – zmiana ustawy – Prawo ochrony środowiska

W związku z wyjaśnioną wcześniej intencją wprowadzenia dodatkowej opłaty, wprowadzenie na rynek krajowy paliw silnikowych podlega opłacie emisyjnej. Paliwami silnikowymi podlegającymi opłacie emisyjnej są:

- 1) benzyny silnikowe o kodach CN 2710 11 45, CN 2710 11 49;
- 2) oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 41.

Pozostałe wyjaśnienia dotyczące opłaty emisyjnej znajdują się we wcześniejszej części uzasadnienia.

Art. 8 – zmiana ustawy o podatku akcyzowym

Projektowany przepis wprowadza zmiany w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym. Celem proponowanej zmiany jest zachęcenie potencjalnych kierowców do

wyboru pojazdu o mniejszej mocy silnika. Pojazdy takie są bardziej ekologiczne, ponadto spalają mniej paliwa, przez co są dużo bardziej ekonomiczne.

Druga zmiana w ww. ustawie dotyczy kwestii optymalizacji wydawania zaświadczeń stwierdzających zwolnienie od akcyzy w realiach społeczno-gospodarczego obrotu pojazdami – regulując m.in. kwestie zaświadczeń przekazywanych wyspecjalizowanym salonom sprzedaży pojazdów.

Art. 9 – zmiany ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

Projektowany przepis wprowadza zmiany w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317). Zmiana zaproponowana w pkt 1 dotyczy doprecyzowania pojęć. Obecna definicja „jednostki pływającej” zawarta w art. 2 pkt 4 mieści w sobie tylko te statki morskie i śródlądowe, które są napędzane przez paliwa alternatywne. Natomiast z art. 2 pkt 22 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych wynika, że punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną z lądu mają służyć do zasilania energią elektryczną jednostek pływających w czasie postoju w porcie, gdy silniki pomocnicze tych jednostek są wyłączone. Potrzeba zasilania statków z silników pomocniczych dotyczy również tych jednostek, które nie są napędzane przez paliwa alternatywne. Z tego powodu definicję jednostki pływającej należy zredukować o wymóg korzystania z alternatywnego paliwa.

Proponowane zmiany dotyczące definicji ładowania oraz ogólnodostępnej stacji ładowania pozwolą wyeliminować wątpliwości interpretacyjne, czy pojazdy silnikowe wykorzystujące do napędu energię elektryczną, a nie będące pojazdami elektrycznymi w rozumieniu przedmiotowego projektu ustawy mogą korzystać z usługi ładowania i z ogólnodostępnych stacji ładowania.

Celem zmiany dotyczącej definicji stacji ładowania jest uwzględnienie specyficznej sytuacji, w której stacja ładowania przyłączona jest do instalacji wewnętrznej innego obiektu. Pozwoli to uznać za stację ładowania obiekty np. funkcjonujące w centrach handlowych.

W pkt 2 projektodawca proponuje zniesienie obowiązku instalacji urządzeń pomiarowo-rozliczeniowych w stacjach ładowania. Obecnie z uwagi na możliwości techniczne bardzo trudna byłaby instalacja w każdym punkcie ładowania urządzeń pomiarowo-rozliczeniowych. Należy uznać, że wystarczające dla osiągnięcia celów

ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych będzie zapewnienie, że stacja ładowania posiada system pomiarowy umożliwiający określenie ilości zużytej energii w poszczególnych punktach ładowania i przekazanie tych danych do systemu zarządzania stacją ładowania.

Ponadto w pkt 2 proponuje się doprecyzowanie przepisu określającego obowiązek zawierania umów na świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej. W sytuacji gdy ogólnodostępna stacja ładowania nie jest przyłączona do sieci dystrybucyjnej, nie ma możliwości zawierania umowy na świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej. W związku z tym należy jednoznacznie w przepisach określić, że obowiązek zawarcia umowy o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej ma zastosowanie tylko w tych przypadkach, w których stacja ładowania jest przyłączona do sieci dystrybucyjnej.

Zmiany zaproponowane w pkt 3 i 4 polegają na doprecyzowaniu przepisów pod względem językowym.

Dodanie art. 18a i 28a do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych ma na celu ujednoczenie trybu postępowania dla budowy stacji ładowania oraz punktów zasilania jednostek pływających energią elektryczną, a także dla budowy stacji gazu ziemnego oraz punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego. Inwestorzy będą mogli występować do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o opinię w zakresie dokumentacji technicznej. Wydaje się słuszne, aby podmioty inwestujące w punkty zasilania jednostek pływających energią elektryczną oraz punkty bunkrowania skroplonego gazu ziemnego również miały taką możliwość. W przypadku ww. infrastruktury organem wykonującym jej badania techniczne jest Transportowy Dozór Techniczny. Celowe jest więc, aby Dyrektor TDT wydawał przedmiotowe opinie.

Zmiany zaproponowane w pkt 7 i 8 mają charakter techniczny. Ich celem jest doprecyzowanie treści przepisów pod względem poprawności językowej.

Zmiana zaproponowana w pkt 9 doprecyzowuje proces tworzenia stref czystego transportu przez rady gmin. Proponowana zmiana ma na celu umożliwienie wjazdu do strefy czystego transportu pojazdom innym niż określone w ustawie lub w uchwale podjętej przez gminę w miejsce pod warunkiem uiszczenia odpowiedniej opłaty.

W pkt 10 i 11 wprowadza się zmianę o charakterze merytorycznym, polegającą na prowadzeniu kary dla operatora systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego, który wbrew obowiązkowi ustawowemu nie buduje ogólnodostępnej stacji ładowania.

Nieprzestrzeganie obowiązku wybudowania ogólnodostępnej stacji ładowania może zagrozić rozwojowi infrastruktury dla środków transportu napędzanych energią elektryczną. W efekcie nie zostaną osiągnięte zakładane cele rozwoju transportu zeroemisyjnego.

Zmiana w pkt 12 lit. a ma charakter techniczny i polega na zapewnieniu spójności terminologicznej. Natomiast pkt 12 lit. b należy doprecyzować. Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 65 ust. 2 Prezes URE wyznacza do pełnienia funkcji operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania, przedsiębiorstwo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do co najmniej 40% odbiorców końcowych przyłączonych do sieci dystrybucyjnej elektroenergetycznej na terenie gminy, w której ma pełnić funkcję operatora ogólnodostępnej stacji ładowania. Tak sformułowany przepis może uniemożliwić wyznaczenie operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz dostawcy usług ładowania, w przypadku gdy w gminie żadne przedsiębiorstwo nie ma wymaganego udziału w rynku. Aby uniknąć takiej sytuacji, przepis może odnosić się do przedsiębiorstwa energetycznego, które dokonuje sprzedaży energii elektrycznej do największej liczby odbiorców końcowych w danej gminie.

Zmiana w pkt 13 ma charakter techniczny. Określono harmonogram osiągnięcia przez naczelne lub centralne organy administracji państwowej oraz jednostki samorządu terytorialnego celów w zakresie posiadania liczby pojazdów elektrycznych bądź napędzanych gazem ziemnym oraz autobusów elektrycznych. Określony próg procentowy jest minimalnym udziałem, który może być wyższy. W związku z tym należy doprecyzować brzmienie przepisów poprzez dodanie wyrazów „co najmniej”, gdyż w przeciwnym razie z brzmienia przepisów wynikałoby, że udział pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi ma być równy wskazanym w treści przepisów wartościom.

Zmiany w pkt 14–16 mają charakter techniczny (przepisy przejściowe) i dotyczą m.in. uregulowania kwestii obowiązywania określonych obowiązków ustawowych w okresie przed wydaniem przepisów wykonawczych.

Art. 15

Proponuje się dodanie przepisu przejściowego, który pozwoli właściwym organom na

dostosowanie stanowisk postojowych do wprowadzonych projektowaną ustawą obowiązków.

Już obecnie w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych obowiązuje podobny przepis przejściowy (art. 81), jednak dotyczy on tylko oznakowania miejsc postojowych dla pojazdów elektrycznych. Z uwagi na fakt, że regulacja ujęta w art. 3 projektu wprowadza obowiązek wyznaczenia również stanowisk postojowych dla pojazdów hybrydowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania co wiąże się z ich oznaczeniem, należało analogicznie wprowadzić odpowiedni okres przejściowy. Dla uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych zdecydowano się powtórzyć przepis przejściowy z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jest to zasadne, gdyż projekt dokonuje zmiany art. 12b ustawy o drogach publicznych (art. 3 projektu) oraz zmienia definicję ogólnodostępnej stacji ładowania (art. 9 pkt 1 lit. a projektu), czyli pośrednio dokonywana jest zmiana art. 13b ust. 6 pkt 1a ustawy o drogach publicznych.

6. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

Projekt przewiduje wydanie trzech aktów wykonawczych. W pierwszym przypadku minister właściwy do spraw energii w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw finansów publicznych, gospodarki, środowiska, gospodarki morskiej oraz żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki udzielania wsparcia ze środków Funduszu,
- 2) szczegółowy sposób rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu – mając na względzie skuteczność wsparcia niskoemisyjnego transportu, rynku biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz prawidłowe wykorzystanie udzielonego wsparcia.

Drugi akt wykonawczy wydaje także minister właściwy do spraw energii, który w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw finansów publicznych, gospodarki, środowiska oraz gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, określi szczegółowe kryteria wyboru projektów do udzielenia wsparcia, kierując się koniecznością zapewnienia efektywnej realizacji zadań Funduszu oraz prawidłowego przebiegu wyboru projektów w toku postępowania w zakresie wyboru projektów.

Trzeci akt wydaje minister właściwy do spraw środowiska. Akt ten dotyczy wprowadzenia wzoru informacji w sprawie opłaty emisyjnej, mając na uwadze

zapewnienie jednolitości informacji składanych przez podmioty, o których mowa w art. 321c ustawy Prawo ochrony środowiska, oraz zapewnienie możliwości kontroli wysokości dokonywanych wpłat.

Projektowane w niniejszej ustawie instrumenty w wielu przypadkach wymagają oceny pod kątem występowania oraz warunków zgodności z zasadami pomocy publicznej (np. pomoc *de minimis*). Projekt ustawy wraz z rozporządzeniem wykonawczym będzie podlegał w pierwszej kolejności opiniowaniu przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a w zależności od wyników opinii – będzie podlegał notyfikacji. W projekcie zaproponowano więc zastosowanie klauzuli zawieszającej.

7. Ocena przewidywanego wpływu projektowanej ustawy na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców

Projektowane przepisy będą mieć korzystny wpływ na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw działających w obszarze m.in. usług publicznego transportu zbiorowego, innowacji (głównie start-upy) oraz obrotu paliwami płynnymi i paliwami alternatywnymi. Co istotne, projekt ustawy nie wprowadza obowiązków po stronie mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw. Fundusz jest natomiast potencjalnym źródłem finansowania projektów realizowanych przez te podmioty.

Korzystne oddziaływanie na mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa będzie dotyczyło przede wszystkim wykorzystania finansowania z Funduszu w obszarach wsparcia w zakresie inwestycji w instalacje do produkcji biopaliw ciekłych, nowych modeli biznesowych (m.in. carsharing), stworzenia odpowiedniej infrastruktury (inwestycje oraz rozbudowa już istniejącej), redukcji wykorzystania paliw kopalnych oraz zwiększenia zużycia energii ze źródeł odnawialnych (wzrost wykorzystania paliw alternatywnych), rozwoju flot pojazdów niskoemisyjnych (w tym m.in. poprzez możliwy spadek kosztów użytkowania pojazdów). Projektowana ustawa może przyczynić się do wzrostu innowacyjności mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, do rozwoju rynku paliw alternatywnych (szczególnie elektromobilności) może przyczynić się rozwoju przedsiębiorstw związanych z przemysłem samochodowym i produkcją akumulatorów.

Na obecnym etapie, brak jest określenia podziału kwoty, którą będzie dysponował Fundusz na poszczególne działania. Nie jest także znany początkowy poziom absorpcji środków z Funduszu przez mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa, przy czym spodziewany jest wzrost zainteresowania wsparciem oferowanym przez Fundusz wraz

z rozwojem rynku elektromobilności oraz wzrostem budżetu Funduszu.

Działalność Funduszu będzie obejmowała nowy, tworzący się rynek, dla którego trudno dokładnie przewidzieć ścieżkę rozwoju w 10-letniej perspektywie, w tym m.in. finansowy wpływ na mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa. Oszacowanie pozytywnego wpływu na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorców jest na obecnym etapie niemożliwe, ponieważ *Program rozwoju elektromobilności w Polsce* dopiero kreuje impuls dla rozwoju zupełnie nowego obszaru biznesowego w naszym kraju. Niewątpliwie część tego sektora stanowić będą mikro-, małe i średnie przedsiębiorstwa, jednak z uwagi na jego innowacyjny charakter, ekstrapolowanie ich udziału na podstawie dotychczasowego udziału w sektorze energii czy sektorze motoryzacyjnym jest z natury obciążone bardzo wysokim prawdopodobieństwem błędu. Teoria ekonomii oraz praktyka gospodarcza wskazują jednak, że rozwój nowego rynku zawsze sprzyja mniejszym, innowacyjnym podmiotom (przynajmniej do momentu osiągnięcia pewnego poziomu dojrzałości przez rynek, a tym samym postępowania procesu koncentracji) jako zdolnym do wykreowania nowych modeli biznesowych odpowiadających na potrzeby szybko zmieniającego się rynku.

8. Ocena zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy wprowadza ogólne ramy, umożliwiające skuteczne wdrożenie następujących dyrektyw: (1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych mającej na celu wsparcie zastosowania paliw alternatywnych w transporcie oraz (2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającej i w następstwie uchylającej dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE, w zakresie wymaganego udziału energii odnawialnej w transporcie. Przedkładany projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt zawiera ogólne regulacje dotyczące udzielania pomocy podmiotom w nim wskazanym. W opinii projektodawcy projekt nie stanowi podstawy do udzielenia pomocy publicznej. Pomoc będzie mogła być udzielana dopiero w przypadku wejścia w życie zarówno projektu, jak i aktów wykonawczych, które będą zawierały regulacje, które będą mogły podlegać ocenie Prezesa UOKiK oraz Komisji Europejskiej (program pomocowy). Projektodawca prowadzi także dialog z Komisją Europejską w związku

z materia ą regulowan ą w projekcie, w zwi ązku z tym prawdopodobnie – w celu wyja ńnienia Komisji Europejskiej – polskiego modelu wsparcia rynku paliw alternatywnych, zostanie przeprowadzona prenotyfikacja wspomnianych rozwi ązań. Co wi ęcej, dzi ęki takiemu rozwi ązaniu mo żliwe b ędzie uwzgl ędnienie w tre ści aktów wykonawczych ewentualnych uwag i zalece ń Komisji Europejskiej, wskazanych w toku post ępowania prenotyfikacyjnego.

W opinii projektodawcy, na tym etapie nie jest wi ęc konieczne wydanie opinii Prezesa UOKiK oraz notyfikacja przed przekazaniem projektu ustawy do Sejmu.

9. Zgłoszenia lobbingowe

W toku prac legislacyjnych zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o dzia łałności lobbingowej w procesie stanowienia prawa złożył PKN Orlen S.A.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Energii</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Michał Kurtyka – Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Energii.</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Alicja Pawłowska, tel.: 22 695-81-61 e-mail: alicja.pawlowska@me.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 21 marca 2018 r.</p> <p>Źródło: Strategia</p> <p>Nr w wykazie prac UC79</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozwiązywany problem związany jest z brakiem systemowego wsparcia dla rozwoju rynku oraz infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie przy jednoczesnym zobowiązaniu Polski na poziomie dyrektywy do wspierania rozwoju rynku i infrastruktury niezbędnej do wykorzystywania paliw alternatywnych, a także osiągnięcia celów w zakresie rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych. Problem związany jest nie tylko z zawodnością rynku, ale w wielu aspektach jego faktycznym brakiem lub zbyt wolnym rozwojem w kontekście potrzeb i celów związanych z upowszechnieniem stosowania paliw alternatywnych w transporcie. Dodatkowo brak jest instrumentów służących redukcji emisji CO₂ z sektora transportu – cel redukcji zapisany jest m.in. w Polityce Energetycznej. Wprowadzony do ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. *o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* instrument w postaci utworzenia funduszu celowego został zaproponowany w miejsce obecnej delegacji ustawowej zobowiązującej ministra do spraw finansów publicznych do corocznego tworzenia rezerwy budżetowej.

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

Projekt zakłada powołanie funduszu, którego celem jest eliminacja dotychczasowych mankamentów funkcjonowania zapisów art. 37a ustawy *o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*, związanych przede wszystkim z niewielkim zainteresowaniem dotychczasowymi instrumentami wsparcia. Ponadto projekt nowelizacji istotnie rozszerza dotychczasowy katalog działań, na które mogą zostać przeznaczone środki finansowe, uwzględniając działania związane z szeroko rozumianym pojęciem transportu niskoemisyjnego, do którego poza biokomponentami wlicza się przede wszystkim inne paliwa alternatywne, w tym energię elektryczną wykorzystywaną do napędu pojazdów. Takie podejście zapewnia znacznie efektywniejsze wydatkowanie środków, pozwalając zdywersyfikować strukturę transportu. Oczekiwany efekt będzie zapewnienie realnego wsparcia projektom rozwoju paliw alternatywnych, tj. m.in. sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), biometanu, wodoru oraz energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie.

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

Rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie wymaga zróżnicowanego katalogu podejmowanych inicjatyw. Należą do nich działania o charakterze podatkowym, prawnym, jak i wspierającym. Powszechnym i stosunkowo popularnym narzędziem stosowanym w Unii Europejskiej są dopłaty do zakupu pojazdów elektrycznych (lub niskoemisyjnych) bądź wsparcie dla budowy niezbędnej infrastruktury. Rozwiązania takie stosują bądź stosowały m.in. Niemcy, Holandia, Hiszpania, Wielka Brytania czy kraje skandynawskie. Analizowane przez projektodawców informacje z tych państw pochodzą z oficjalnych publikacji dotyczących rozwoju tamtejszych rynków elektromobilności oraz paliw alternatywnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Jednostki samorządu terytorialnego – największe aglomeracje i obszary gęsto zaludnione	Przynajmniej 32 miasta	Dane GUS – projekt Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	Rozwój transportu zero- i niskoemisyjnego.
Podmioty dokonujące obrotu paliwami płynnymi	8000 przedsiębiorstw	Baza przedsiębiorstw posiadających koncesje – Urząd Regulacji Energetyki	Wzrost liczby pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym energią elektryczną, może wpłynąć na rynek paliw płynnych, doprowadzając do konieczności zróżnicowania działalności

			przez te podmioty.
Podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy	20–30 podmiotów	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	Możliwość wsparcia w zakresie inwestycji w instalacje do produkcji biopaliw ciekłych; poprawa konkurencyjności na rynku UE.
Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. (OSP)	1 podmiot	Opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez OSP	Uszczuplenie wpływów wynikających z uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego; potencjalne korzyści ekonomiczne ze wzrostu wykorzystania energii elektrycznej w transporcie (efekt skali); konieczność inwestycji w infrastrukturę do przesyłu energii elektrycznej.
Podmioty dokonujące obrotu LNG	1	1	Nowe możliwości (modele) biznesowe, stworzenie odpowiedniej infrastruktury (inwestycje oraz rozbudowa już istniejącej), redukcja wykorzystania paliw kopalnych oraz zwiększenie zużycia energii ze źródeł odnawialnych. Wzrost wykorzystania paliw alternatywnych.
Podmioty dokonujące obrotu wodorem	2	Opracowanie własne na podstawie danych IMP PAN	
Podmioty dokonujące obrotu CNG	26	Opracowanie własne na podstawie danych o ilości stacji CNG w Polsce	
Wytwórcy energii elektrycznej	1297	Dane URE	Wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną.
OSD	175	Dane URE	Wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną, z czym wiąże się konieczność rozbudowy i modernizacji sieci, oraz możliwość stabilizacji systemu za pomocą pojazdów napędzanych energią elektryczną.
Podmioty dokonujące obrotu paliwami gazowymi	172	Dane URE (za 2015 r.)	Wzrost zapotrzebowania na paliwa gazowe.
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1	Opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez NFOŚiGW	Nowe obszary finansowania związane z transportem nisko i zeroemisyjnym. Finansowanie inicjatyw wpływających na osiągnięcie efektu środowiskowego, przychody z tytułu opłaty emisyjnej.
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	Opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez BGK	Obsługa bankowa Funduszu.
Urzędy Skarbowe, Urzędy Celno-Skarbowe, Izby Administracji Skarbowej	628	Dane Ministerstwa Finansów: http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/kontakt/adresy-jednostek	Działania związane z opłatą emisyjną.
Ministerstwo Energii	1	Dane własne	Pobudzenie innowacyjności podmiotów nowego sektora elektromobilności. Możliwość sfinansowania realizacji instrumentów o których mowa w Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce oraz Krajowych Ramach Polityki

			Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych.
Wytwórcy biokomponentów	22 przedsiębiorców	Prezes Agencji Rynku Rolnego	Możliwość wsparcia w zakresie inwestycji w instalacje do produkcji biokomponentów.

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

Projekt został poddany konsultacjom społecznym i uzgodnieniom międzyresortowym w trybie przewidzianym w uchwale Rady Ministrów określającej Regulamin pracy Rady Ministrów. Konsultacje i uzgodnienia trwały od 15 do 29 września 2016 r. Swoje uwagi zgłosiło 25 podmiotów, w tym resorty.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

Podane w tabelach kwoty szacowanych dochodów i wydatków zostały zaokrąglone do mln zł, dlatego też łączne wartości mogą nieznacznie odbiegać od liczby będącej wynikiem sumowania zaokrągleń w poszczególnych komórkach.

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie
Dochody ogółem	0,7	1 700,8	1 919,8	2 150,7	2 394,3	2 466,0	2 540,6	2 617,7	2 696,8	2 777,4	21 264,8
Budżet państwa	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
NFOŚ	0,0	1 360,0	1 403,4	1 533,0	1 579,0	1 626,4	1 675,2	1 725,4	1 777,2	1 830,5	14 509,9
FNT	0,5	340,6	516,2	617,5	815,0	839,4	865,2	892,1	919,4	946,7	6 752,6
JST	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,17
FUS	0,15	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	1,39
NFZ	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,39
Fundusz Pracy	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
FGŚP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Wydatki ogółem	1,6	1 786,7	2 173,6	2 497,9	2 931,0	3 018,7	3 110,5	3 205,6	3 302,9	3 401,4	25 429,9
Budżet państwa	0,57	0,53	168,47	346,75	536,23	552,23	569,33	587,33	605,43	623,33	3 990,17
NFOŚ	0,5	1 445,6	1 656,9	1 879,9	2 115,4	2 178,8	2 244,8	2 313,0	2 383,0	2 454,2	18 672,0
FNT	0,5	340,6	516,2	617,5	815,0	839,4	865,2	892,1	919,4	946,7	6 752,6
JST	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
FUS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
NFZ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fundusz Pracy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
FGŚP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Saldo ogółem	-0,8	-85,9	-253,9	-347,2	-536,7	-552,7	-569,9	-587,9	-606,1	-624,0	-4 165,1
Budżet państwa	-0,5	-0,5	-168,5	-346,7	-536,2	-552,2	-569,3	-587,3	-605,4	-623,3	-3 990,0
NFOŚ	-0,5	-85,6	-253,5	-346,9	-536,4	-552,4	-569,6	-587,6	-605,8	-623,7	-4 162,1
FNT	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
JST	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,17
FUS	0,15	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	1,39
NFZ	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,39
Fundusz Pracy	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,11
FGŚP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Źródła finansowania W projekcie dokonano dywersyfikacji źródeł finansowania. Pierwsze stanowią dotacje celowe z budżetu państwa obejmujące planowane wpływy z podatku akcyzowego od paliw silnikowych

	<p>w poprzednim roku budżetowym w wysokości od 0% w latach 2018 i 2019, przez 0,5% w roku 2020, 1% w roku 2021, do 1,5% w roku 2022 i kolejnych – wysokość dotacji celowej określa ustawa budżetowa w części budżetowej, której dysponentem jest minister właściwy do spraw energii; odsetki od wolnych środków Funduszu przekazanych w zarządzanie Ministrowi Finansów zgodnie z przepisami o finansach publicznych; środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, o których mowa w art. 16b ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne; wpływy z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a ustawy nowelizowanej; wpływy z tytułu opłaty emisyjnej, o której mowa w art. 321a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, w części przypadającej Funduszowi oraz inne przychody. Jednym ze źródeł finansowania Funduszu są środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego (Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.). Przyjęcie wspomnianego źródła finansowania oraz wskaźnika 0,1% wynika z konieczności – z jednej strony – zaangażowania operatora w tworzenie się rynku, który w perspektywie kilku lat wpłynie na jego funkcjonowanie, z drugiej zaś strony z realnych możliwości operatora i zakresu, w jakim może wesprzeć Fundusz Niskoemisyjnego Transportu bez uszczerbku dla własnej działalności. W zakresie pozostałych źródeł finansowania wpływ projektowanej ustawy na sektor finansów publicznych będzie neutralny. Po stronie Ministerstwa Energii zadania związane z działalnością Funduszu realizować będzie dedykowany zespół składający się z minimum 5 pracowników. Zgodnie z szacunkami Ministerstwa Energii zatrudnienie wspomnianych pracowników to rocznie koszt ok. 0,5 mln zł. Natomiast koszty bieżącej obsługi Funduszu po stronie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej szacowane są na maksymalną kwotę 1,5 mln zł rocznie. Koszty te będą finansowane z budżetu Funduszu, m.in. z przychodów z tytułu opłaty zastępczej. Ze względu na niemożliwość dokładnego oszacowania na tym etapie niezbędnej liczby osób wchodzących w skład Zespołu do spraw Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (na jego wielkość wpływ będą miały m.in. liczba wniosków oraz ich zakres), wspomniana kwota jest kwotą szacunkową, wynikającą z porównania kosztów obsługi zbliżonych rozwiązań. Ministerstwo Energii szacuje, że w skład wspomnianego zespołu – w początkowej fazie funkcjonowania Funduszu – wchodzić będzie ok. 10 pracowników. Obsługa bankowa Funduszu zapewniana przez Bank Gospodarstwa Krajowego nie będzie wymagać dodatkowych zasobów kadrowych, podobnie jak działania związane z opłatą emisyjną prowadzone przez urzędy skarbowe, urzędy celno-skarbowe i izby administracji skarbowej.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>W części dotyczącej udziału we wpływach z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, projekt opiera się na wyliczeniach własnych Ministerstwa Energii na podstawie danych i prognoz Ministerstwa Finansów. W zakresie środków przekazywanych przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, przyjęto (na podstawie raportów finansowych publikowanych przez spółkę oraz analiz własnych), że coroczna uśredniona kwota przypadająca na Fundusz wynosiłaby od ok. 0,5 do 0,9 mln zł. Natomiast w zakresie przychodów Funduszu z tytułu opłaty zastępczej przyjęto założenia przedstawione w skierowanym do Sejmu RP projekcie z dnia 30.10.2017 r. ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 1973), z którego wynika kwota wpływów z tego tytułu za 2018 r i 2019 r. w kwocie po 85 mln zł (z płatnościami odpowiednio w 2019 r. i 2020 r.). Stawki opłaty emisyjnej wynoszą 80 zł za 1000 litrów benzyn silnikowych i 80 zł za 1000 litrów olejów napędowych i na podstawie zmian wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych w ostatnich latach oraz efektów budżetowych wprowadzonych w roku 2016 rozwiązań prawnych w zakresie regulacji sektora obrotu paliwami płynnymi wnioskować należy o dalszym wzroście konsumpcji paliw płynnych w Polsce o ok. 3% w skali roku, a tym samym wzroście wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Stawka opłaty emisyjnej na tym poziomie pozwala na zapewnienie NFOŚiGW i FNT środków w wysokości gwarantującej kompleksowe rozwiązanie problemu zanieczyszczenia powietrza w polskich miastach na przestrzeni następnych 10 lat. Wzrost wpływów z tytułu opłaty emisyjnej jest analogiczny do wzrostu wpływów z tytułu podatku akcyzowego będących efektem prognozy wzrostu konsumpcji paliw płynnych.</p>

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

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Łącznie
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa	-0,5	-567	-584	-602	-620	-638	-658	-677	-698	-719	-5764
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	-567	-584	-601	-619	-638	-657	-677	-697	-718	-5757
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	-567	-584	-601	-619	-638	-657	-677	-697	-718	-5757
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Rozwój infrastruktury do tankowania gazu ziemnego, biopaliw ciekłych i innych paliw alternatywnych oraz do ładowania pojazdów elektrycznych; wzrost zużycia gazu ziemnego oraz energii elektrycznej w Polsce przeznaczanych na cele transportowe; możliwość wprowadzenia nowych modeli biznesowych opartych o paliwa alternatywne i ich infrastrukturę.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Rozwój flot pojazdów niskoemisyjnych, możliwy spadek kosztów użytkowania pojazdów; możliwość wprowadzenia nowych modeli biznesowych opartych o paliwa alternatywne i ich infrastrukturę.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa jakości powietrza wynikająca ze zmniejszenia emisji szkodliwych substancji przez pojazdy drogowe – szczególnie w dużych aglomeracjach.										

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Z uwagi na fakt, że brak jest określenia podziału kwoty, którą zarządza Fundusz na poszczególne działania, nie można określić wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw w ujęciu pieniężnym. Brak możliwości przewidzenia skutków finansowych w ujęciu pieniężnym w perspektywie najbliższych 10 lat jest powodowany także faktem, że działalność Funduszu będzie obejmowała nowy, tworzący się rynek, dla którego trudno przewidzieć kwantyfikowalne finansowo trendy rozwoju w 10-letniej perspektywie. Przykładowo, rynek samochodów osobowych napędzanych energią elektryczną, który to rynek znajdzie się w polu zainteresowania podmiotów aplikujących o środki z Funduszu, tworzy obecnie nie więcej niż 2 tys. pojazdów. W skali liczby wszystkich samochodów osobowych w Polsce (około 20 mln) stanowi pomijalną wielkość. Na obecnym etapie skutki finansowe zmian wywołanych działalnością Funduszu na rynku tej wielkości są więc bardzo trudne do określenia. W 10-letnim okresie funkcjonowania Funduszu przewiduje się, że do beneficjentów wsparcia trafi ok. 4 651,3 mln zł (po odjęciu kosztów zarządzania Funduszem).

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Nie dotyczy.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projekt nowelizacji nie wpłynie negatywnie na rynek pracy związany z tymi sektorami, które prowadzą działalność gospodarczą w obszarze produkcji, magazynowania oraz oferowania do sprzedaży paliw wykorzystywanych w transporcie. Projekt nowelizacji wpłynie natomiast na charakter i strukturę rodzajów paliw stosowanych w transporcie, zwiększając udział paliw alternatywnych. Tym samym spowoduje jakościowe zmiany na rynku pracy, generując zapotrzebowanie na pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje w zakresie wykorzystywania paliw alternatywnych w transporcie.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Obniżenie zanieczyszczeń generowanych przez sektor transportu, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji, uzdrowisk oraz obszarów chroniących środowisko naturalne.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 7 pkt 1, 2, 4 lit. b i 5 lit. c i d-f, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Ewaluacja efektów projektu będzie prowadzona systemowo w oparciu o zasady i mierniki opracowane w rocznym planie finansowym Funduszu.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak załączników.	

RAPORT Z KONSULTACJI

do projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz ustawy – Prawo energetyczne z dnia 9.11.2016 r.

Lp.	Rodzaj uwagi	Treść uwagi	Jednostka zgłaszająca uwagi	Stanowisko Ministerstwa Energii
1.	Uwaga szczegółowa	<p>Doprecyzowanie zakresu przedmiotowego ustawy (art. 1 pkt 1 lit. b) projektu ustawy zmieniającego art. 1 ust. 1a)</p> <p><u>Propozycja:</u></p> <p><i>„1a. Przepisy ustawy stosuje się do biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych oraz do wodoru, energii elektrycznej, sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG) wykorzystywanych w transporcie wyłącznie w zakresie Rozdziału 4c”</i></p> <p><u>Uzasadnienie:</u></p> <p>Założeniem projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych jest powołanie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, którego celem jest gromadzenie i dystrybucja środków przeznaczonych do wsparcia projektów służących promocji wykorzystaniu paliw alternatywnych w transporcie. Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 1 ust. 1 ustawa będzie stosowana w całości do biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych oraz wodoru, energii elektrycznej, sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG) wykorzystywanych w transporcie. Należy jednak zaznaczyć, że do paliw alternatywnych znajdzie zastosowanie wyłącznie proponowany Rozdział 4c, który powołuje Fundusz Niskoemisyjnego Transportu. Postulat zmierza zatem do doprecyzowania zakresu zastosowania ustawy względem wodoru, energii elektrycznej, sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG) wykorzystywanych w transporcie.</p>	PGNiG S.A.	<p>Odrzucono</p> <p>Przepis projektowanego art. 1a ma za zadanie ustalenie zakresu przedmiotowy całej ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, a nie tylko zakresu wsparcia udzielanego na podstawie regulacji wprowadzonych w rozdziale 4c.</p>
2.	Uwaga szczegółowa	<p>Doprecyzowanie katalogu projektów, które mogą korzystać z środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (art. 1 pkt 2 projektu ustawy wprowadzającego art. 28zb ust. 1 pkt 7)</p> <p><u>Propozycja:</u></p> <p><i>„Art. 28zb 1. Środki Funduszu przeznacza się na wspieranie niskoemisyjnego transportu, w tym w szczególności:</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>7) wsparcie badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, lub wykorzystaniem sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu</i></p>	PGNiG S.A.	<p>Uwzględniono</p> <p>Poprzez dodanie proponowanych zapisów w projekcie.</p>

		<p>ziemnego (LNG), wodoru, lub wykorzystaniem energii elektrycznej stosowanej w pojazdach lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych lub wdrożeń eksploatacyjnych;”</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Wykładnia językowa wprowadzanego do ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych art. 28zb ust. 1 pkt 7 może doprowadzić do wniosku, że środki Funduszu Niskoemisyjnego Transportu przeznacza się do wsparcia badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG). Należy zauważyć, że nie jest technicznie możliwe opracowanie nowych rodzajów sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG). Możliwe jest jednak wsparcie badań związanych z nowymi, wydajniejszymi metodami ich wykorzystania (skraplanie lub sprężanie gazu ziemnego).</p>		
3.	Uwaga ogólna	<p>Projekt ustawy skierowany do konsultacji publicznych w dniu 13 września 2016 r. przewiduje utworzenie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Pozytywnie należy ocenić zmiany instrumentu finansowego wspierającego rozwój wykorzystania paliw niskoemisyjnych, tj. utworzenie państwowego funduszu celowego w miejsce corocznie ustalonej rezerwy określonej w ustawie budżetowej oraz zwiększenie źródeł jego przychodów. Z całą pewnością przyczyni się to do większej przewidywalności stosowanego wsparcia, a tym samym ułatwi planowanie działań inwestycyjnych przedsiębiorców. Również rozszerzenie zakresu możliwego wsparcia i katalogu działań, na które można udzielić dofinansowania zasługuje na uznanie i pozwala założyć, że przyczyni się to do zwiększenia prawdopodobieństwa osiągnięcia zakładanych celów.</p>	PKN ORLEN S.A.	Przyjęto do wiadomości
4.	Uwaga szczegółowa	<p>Zgodnie z brzmieniem projektowanego art. 28zb, środki Funduszu przeznaczone miałyby być m. in. na szereg działań związanych z biokomponentami i biopaliwami ciekłymi (np. wsparcie finansowe inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych czy też pomoc dla wytwórców biokomponentów lub producentów paliw). W ocenie PKN ORLEN S.A. środki z Funduszu wydankowane na działania związane z biokomponentami i biopaliwami ciekłymi powinny koncentrować się nie na wszystkich biokomponentach i biopaliwach identyfikowanych przez ustawę o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, lecz tylko na tych, które uznać można za innowacyjne oraz wnoszące dodatkową wartość w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w porównaniu do biokomponentów i biopaliw od dawna funkcjonujących na krajowym rynku paliwowym. W opinii spółki biokomponenty i biopaliwa zasługujące na promocję (możliwość uzyskania wsparcia finansowego) i jej wymagające można podzielić na dwie kategorie:</p>	PKN ORLEN S.A.	<p>Odrzucono</p> <p>Zgodnie z art. 28zb ust. 1 pkt. 7 projektu, środki z FNT można przeznaczyć na wsparcie badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub wykorzystywaniem energii elektrycznej stosowanej w pojazdach lub związanych z tym</p>

	<p>1. ze względu na surowiec wykorzystywany do produkcji - biokomponenty i biopaliwa powstające na bazie surowców wymienionych w załączniku IX dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającej i w następstwie uchylającej dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (np. słoma , algi). Wytwarzanie biokomponentów z tych surowców na chwilę obecną nie jest jeszcze istotnie rozwinięte ani w Unii Europejskiej ani na świecie. Komercyjne ich wdrożenie na rynek wymaga dużych nakładów inwestycyjnych, które w Polsce, przynajmniej w części, mogłyby być pokrywane środkami pochodzącymi z Funduszu. Jednocześnie podkreślenia wymaga, że wykorzystywanie tych surowców, z punktu widzenia ochrony środowiska (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych), byłoby znacznie korzystniejsze niż surowców powszechnie wykorzystywanych aktualnie do produkcji biostrów czy bioetanolu (rzepak, pszenica), ze względu na wyeliminowanie emisji pochodzących ze zjawiska zwanego ILUC (pośrednia zmiana sposobu użytkowania gruntu). Z tego właśnie powodu znowelizowana w 2015 r. dyrektywa 2009/28/WE nakłada na Państwa Członkowskie obowiązkowy poziom wykorzystywania biokomponentów wytworzonych z surowców wymienionych w załączniku IX (0,5% energii zużywanej w 2020 r.).</p> <p>2. ze względu na rodzaj biokomponentu – biokomponenty i biopaliwa w postaci biowęglowodorów ciekłych. Od dawna powszechnie wykorzystywane biokomponenty tj. bioetanol oraz bioestry są substancjami niejednorodnymi ze standardowymi ciekłymi paliwami transportowymi produkowanymi w procesach przerobu ropy naftowej (benzyna, olej napędowy). W związku z tym dodawanie tych biokomponentów do paliw naftowych - ze względu na potrzebę ochrony silników - jest istotnie ograniczone (ilościowo) przez właściwe normy techniczne (polskie, europejskie, międzynarodowe). Oznacza to, że możliwość lokowania energii odnawialnej poprzez dozowanie tych biokomponentów do paliw została już przez rafinerie wyczerpana. Dalsze zwiększanie udziału „zielonej energii” w transporcie i przez to ograniczanie jego emisyjności wymaga sięgania przez producentów paliw po biokomponenty o właściwościach fizyko – chemicznych możliwie zbliżonych do właściwości paliw naftowych. Biokomponentami tymi są biowęglowodory ciekłe . Poza tym, stosowanie biowęglowodorów ciekłych – w przeciwieństwie do stosowania bioetanolu i biostrów – może mieć korzystny wpływ na jakość paliwa finalnego (np. w zakresie właściwości niskotemperaturowych). W kontekście dofinansowywania działań związanych z biowęglowodorami ciekłymi szczególnie istotne jest, aby środki z Fundusz wydatkowane mogły być na biowęglowodory powstające w procesie tzw. współwodornienia. Jego główną zaletą jest to, że mógłby on być wdrożony w krajowych rafineriach bez potrzeby budowania</p>		<p>nowych rozwiązań konstrukcyjnych lub wdrożeń eksploatacyjnych. Projektodawca wskazuje więc jednoznacznie, że będzie wspierał innowacyjne rozwiązania związane z niskoemisyjnym transportem. Warto także zauważyć, że coroczny podział środków, będzie precyzowany w rocznym planie finansowym, umożliwiając – w miarę rozwoju rynku i technologii – finansowanie innowacyjnych rozwiązań związanych z elektromobilnością.</p>
--	---	--	--

		odrębnych, dedykowanych instalacji, których koszt wg. wstępnych analiz przekraczałby możliwości finansowe krajowego rynku paliwowego. Dofinansowanie działań związanych z wyżej opisanymi biokomponentami, poza oczywistym korzystnym tego wpływem na środowisko naturalne, przyczyniłoby się do rozwoju krajowego rynku komponentów innowacyjnych i zaawansowanych, co istotnie zwiększyłoby konkurencyjność całego polskiego rynku paliwowego względem regionalnych konkurentów.		
5.	Uwaga ogólna	W ocenie PKN ORLEN S.A. z zakresu działań, na których miałyby koncentrować się Fundusz powinny zostać wyłączone biokomponenty od dawna wykorzystywane tj. bioestry i bioetanol produkowane ze zbóż (tzw. biokomponenty I. generacji). Wskazać bowiem należy, że rynek tych produktów od lat jest już skutecznie wspierany mechanizmem prawnym w postaci tzw. redukcji Narodowego Celu Wskaźnikowego – mechanizmem bezpośrednio promującym krajowych wytwórców tych biokomponentów. Dalsze promowanie produkcji biokomponentów I. generacji nie może zapewnić jakichkolwiek dodatkowych korzyści środowiskowych ani technologicznych. Jednocześnie wskazać należy, że krajowa produkcja tych biokomponentów w istotnej części opiera się na wykorzystaniu pochodzących spoza Polski surowców rolnych. Oznacza to, że przeznaczanie środków z Funduszu na wsparcie bioestrów i bioetanolu produkowanych ze zbóż de facto oznaczałoby transfer kapitału za granicę.	PKN ORLEN S.A.	Przyjęto do wiadomości Rozstrzygnięcie co do stopnia zaangażowania FNT w finansowanie konkretnych inicjatyw (w tym m.in. technologii bazującej na bioestrach) będzie następować na etapie tworzenia rocznego planu finansowego. Dysponent FNT będzie miał więc możliwość wyboru wspieranych działań w zależności od stopnia rozwoju technologii.
6.	Uwaga szczegółowa	Analizując brzmienie projektowanego art. 28zb pkt pkt 2, PKN Orlen S.A. postuluje jego preredagowanie tak, aby jednoznacznie wynikało z niego, że wsparcie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych może dotyczyć również infrastruktury (stacji paliw), która dziś przeznaczona jest do tankowania paliwami płynnym lub LPG. Sformułowania zawarte w projektowanym przepisie („infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży...”, „budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną”) mogą być bowiem interpretowane jako wspieranie tej infrastruktury, która służy wyłącznie tym rodzajom paliw (CNG, LNG, energia elektryczna). Byłoby to nieracjonalne z punktu widzenia ekonomicznego i efektywnościowego, bowiem nie dawałoby możliwości wykorzystania istniejącego dziś potencjału, zaplecza sprzedaży usług pozapaliwowych i istniejącej sieci paliw (w szczególności wzdłuż dróg sieci bazowej TEN-T). Potencjalne ograniczenie możliwego wsparcia dodatkowo nie uwzględniałoby podejmowanych już dziś działań operatorów stacji paliw na rzecz wykorzystania OZE i energii niskoemisyjnej (przykładowo wskazać można projekt PKN ORLEN pilotażowego montażu modułów fotowoltaicznych na jedenastu wybranych stacjach paliw w Polsce. Jego celem jest zarówno efekt ekologiczny, jak i weryfikacja efektywności technologii konwersji energii słońca w elektryczną w	PKN ORLEN S.A.	Odrzucono Projektodawcy celowo wykluczyli wsparcie przez FNT dla LPG. Infrastruktura do tankowania tego paliwa jest już odpowiednio rozwinięta, tak jak infrastruktura innych paliw konwencjonalnych. Natomiast odnośnie wykorzystania OZE i energii niskoemisyjnej przez operatorów stacji paliw ME przyjmuje, że inwestycje w tym zakresie powinny być finansowane z innych środków.

		różnych lokalizacjach geograficznych o zróżnicowanym nasłonecznieniu).		
7.	Uwaga ogólna	Analizując katalog możliwych mechanizmów wsparcia należy zwrócić uwagę na znaczne zróżnicowanie terminologiczne możliwych działań (przewiduje się „wsparcie”, „wsparcie finansowe”, „pomoc”, „dofinansowanie”). Dalsze przepisy projektu nie pozwalają na zinterpretowanie różnic poszczególnych mechanizmów, pozostawiając całość regulacji tej kwestii przepisom aktu wykonawczego (projektowany art. 37a ust. 3). W ocenie PKN Orlen S.A. podstawowe zasady udzielanego wsparcia (ewentualne warunki dla podmiotów uprawnionych, potencjalne maksymalne progi dofinansowania, zasady postępowania w tych sprawach) powinny zostać uregulowane na poziomie ustawy. Pozwoli to na lepsze przygotowanie się podmiotów do nowych zasad i przyczyni do usprawnienia ubiegania o dofinansowanie, a tym samym przyczyni się do szybszego rozwoju wykorzystania paliw niskoemisyjnych i osiągnięcia celów stawianych dysponentowi Funduszu.	PKN ORLEN S.A.	Przyjęto do wiadomości Zakres znaczeniowy użytych pojęć zostanie doprecyzowany na poziomie projektowanego aktu wykonawczego (rozporządzenia). Tym niemniej – w wykonaniu innych uwag, w materialnych przepisach ustawy zostaną wskazane ogólne zasady (warunki i tryb) przyznawania dofinansowania z Funduszu w celu usunięcia blankietowości upoważnienia.
8.	Uwaga szczegółowa	Projekt przewiduje (art. 4) utrzymanie w mocy dotychczasowego aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 37a ust. 3 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Rozwiązanie to należy ocenić negatywnie. Zwrócić należy uwagę, iż projekt przewiduje znaczącą zmianę istniejącego mechanizmu wsparcia, przewidując jego nową formę prawną, sposób i podstawę funkcjonowania oraz nowy katalog działań, na który może zostać udzielone dofinansowanie. Tym samym następuje zmiana podstawowych przepisów merytorycznych ustawy, które wykonywać ma akt delegowany. W oczywisty sposób charakter aktu wykonawczego przesądza nie tylko o tym, że podstawowe regulacje powinny zostać zawarte na poziomie ustawowym, ale również o tym, że jego regulacje nie mogą być sprzeczne z ustawą, na podstawie której został wydany. W niniejszej sprawie (w szczególności poprzez zmianę formy i zakresu możliwego dofinansowania) następuje zmiana zakresu spraw przekazanych do uregulowania w akcie wykonawczym. Oznacza to, że dotychczasowy akt wykonawczy traci moc obowiązującą, a jego utrzymanie w mocy jest niemożliwe (zob. § 32 ust. 1 i 2 Zasad techniki prawodawczej). W związku z powyższym, PKN Orlen S.A. postuluje wykreślenie art. 4 projektu, a także jak najszybsze rozpoczęcie prac nad projektem nowego aktu wykonawczego i jego przedstawienie na kolejnym etapie rządowych prac legislacyjnych (zgodnie z § 58 ust. 3 pkt 7 Regulaminu pracy Rady Ministrów) tak, aby z jednej strony możliwe było przygotowanie się podmiotów do sprawnego ubiegania o wsparcie, a z drugiej – zminimalizowane zostało ryzyko braku przepisów pozwalających na wydatkowanie środków Funduszu (sytuacja taka zaistniała w odniesieniu do obecnego instrumentu wsparcia i została opisana na str. 6 projektu).	PKN ORLEN S.A.	Odrzucono Zakres nowelizacji obejmujący utrzymanie w mocy aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 37a ust. 3 został wskazany prawidłowo. Porównując bowiem listę działań objętych wsparciem na podstawie obowiązujących przepisów z działaniami dla których projektowane jest wsparcie, wyraźnie widać, że nowe regulacje zawierają w sobie dotychczasowy katalog. Także zmiana podmiotu udzielającego wsparcia przy zachowaniu innych zasad, nie przesądza o konieczności wydania nowego aktu wykonawczego w okresie do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 37a ust. 3, w brzmieniu nadanym

				ustawą nowelizującą.
9.	Uwaga szczegółowa	Zgodnie z art. 5 projektowana ustawa ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2017 r., z wyjątkiem art. 28za, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. Oznacza to, że utworzenie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu nastąpi z początkiem roku 2017. Wtedy również zacznie funkcjonować nowy, rozszerzony katalog możliwego wsparcia działań na rzecz niskoemisyjnego transportu. Jednak wejście w życie przepisu określającego źródła finansowania FNT (projektowany art. 28za) odroczone aż o rok. Oznacza to, że pierwsze środki zasilą Fundusz dopiero w 2018 r., a tym samym dopiero wtedy możliwe będzie udzielenie jakiegokolwiek dofinansowania. Rozwiązanie to ocenić należy krytycznie. Uwzględniając innowacyjny charakter podejmowanych działań i związanych z tym nowatorskich procesów inwestycyjnych należy wskazać, że realnie zagrożone jest osiągnięcie celu projektu, jakim jest „wprowadzenie praktycznych instrumentów umożliwiających skuteczne wdrożenie następujących dyrektyw: (1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych mającej na celu wsparcie zastosowania paliw alternatywnych w transporcie oraz (2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającej i w następstwie uchylającej dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE, w zakresie wymaganego udziału energii odnawialnej w transporcie.” Zarówno osiągnięcie udziału energii ze źródeł odnawialnych we wszystkich rodzajach transportu w 2020 r. na poziomie co najmniej 10%, jak i zapewnienie rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych w terminach wskazanych w dyrektywie 2014/94/UE jest w znaczącej mierze utrudnione w sytuacji, gdy praktyczne mechanizmy wsparcia zaczną być uruchamiane dopiero w 2018 r. W związku z powyższym PKN Orlen S.A. proponuje, aby cała ustawa wchodziła w życie w jednym terminie (1 stycznia 2017 r.) oraz, aby do projektu został dodany przepis przejściowy, na podstawie którego Fundusz zostałby zasilony środkami finansowymi przewidzianymi w budżecie na 2016 r. na podstawie 37a ust. 2 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.	PKN ORLEN S.A.	Odrzucono Uruchomienie finansowania FNT w 2018 r. uwzględnia przede wszystkim możliwości budżetu państwa. Samo zaś powołanie FNT w 2017 - na rok przed uruchomieniem finansowania wraz z określeniem programów i warunków ubiegania się o finansowanie w ramach FNT daje podmiotom rynkowym możliwość szczegółowego przygotowania projektów, a tym samym złożenia ich z dniem 1.1.2018 r.
10.	Uwaga ogólna	W ocenie Przemysłowego Instytutu Motoryzacji inicjatywa utworzenia Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT) wychodzi na przeciw postulowanym od lat propozycją wspierania przedsięwzięć ograniczającą szkodliwe oddziaływanie na środowisko i zdrowie środków transportu napędzanych paliwami ropopochodnymi. Szczególne znaczenie ma to w dużych aglomeracjach miejskich, a także na terenie rezerwatów, parków narodowych, w kurortach i uzdrowiskach, a także podczas organizacji masowych imprez sportowych itd. Szczególnie cenne jest uwzględnienie w projekcie proponowanych rozwiązań legislacyjnych, paliw alternatywnych z rozwiniętą technologią ich stosowania tzn. sprężonego gazu ziemnego – CNG i skroplonego gazu ziemnego – LNG. Daje to szanse na praktyczne, odczuwalne	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Przyjęto do wiadomości

		społecznie i środowiskowo wdrożenie tych rozwiązań. Może to w istotny sposób sprzyjać ograniczeniu emisji szkodliwych substancji do otoczenia generowanej przez ropopochodne paliwa silnikowe.		
11.	Uwaga szczegółowa	<p>Art. 28a. Przychody Funduszu.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fundusz powinien być przede wszystkim zasilany z opłat środowiskowych nakładanych na użytkowników paliw silnikowych emitujących szkodliwe substancje do otoczenia. W ten sposób stopniowo ograniczone zostanie stosowanie takich paliw (restrykcje), a równolegle fundusz, uzyska środki na promocje alternatywnych rozwiązań (wsparcie). – Wzorem środków pozyskiwanych od operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego, należałoby także uwzględnić operatora systemu przesyłowego gazu ziemnego. – Istotną rolę w zasilaniu Funduszu Niskoemisyjnego Transportu powinny też odgrywać środki Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. 	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	<p>Odrzucono</p> <p>Należy podkreślić, że środki te są zagwarantowane w budżecie państwa, nie ma więc powodu do poszerzania źródeł finansowania. Co istotne, Ministerstwo Energii nie chce zwiększać obciążeń w celu zasilenia FNT – nie ma bowiem takiej potrzeby. Z istoty projektowanych rozwiązań wynika, że głównym beneficjentem będzie OSP – nie ma więc potrzeby wprowadzać obciążeń podmiotu, który nie jest głównym interesariuszem w zakresie rozwoju rynku elektromobilności. Narzędzia NFOŚiGW mają być komplementarne, a nie konkurencyjne względem FNT. Dlatego też Ministerstwo Energii nie chce łączyć tych środków.</p>
12.	Uwaga szczegółowa	<p>Art. 28zb. pkt.1. Przeznaczenie środków Funduszu</p> <ul style="list-style-type: none"> – ust. 2) - proponujemy uwzględnić także „wytwarzanie”. – ust. 3) – proponujemy dodać na końcu zdania słowo „alternatywnych”. – ust. 6) – proponujemy dodać też „CNG, LNG i pojazdów zasilanych energią elektryczną”. – ust. 9) – po słowie „ciekłymi” proponujemy dodać słowa „lub gazowymi” – ust. 11) – po słowie „ciekłych” proponujemy dodać „oraz innych, nie ropopochodnych paliw silnikowych” 	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	<p>Odrzucono</p> <p>Zgłaszane postulaty są niezgodne ze strategią Ministerstwa Energii w zakresie popularyzacji paliw alternatywnych. Rynek LPG to rynek rozwinięty, na którym infrastruktura do tankowania znajduje się na podobnym poziomie rozwoju jak infrastruktura do tankowania paliw konwencjonalnych. Wskazane przez Projektodawcę</p>

				działania w ramach rozwoju rynków innych paliw alternatywnych dają natomiast największą szansę na redukcję emisji w transporcie.
13.	Uwaga szczegółowa	Art. 37a ust. 3. Należałoby określić termin wydania stosownego rozporządzenia - np. 6 miesięcy od wejścia w życie proponowanych zmian Ustawy.	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	Przyjęto do wiadomości
14.	Uwaga ogólna	W projekcie jak zauważyliśmy brak jest doprecyzowania, że LPG jako paliwo ekologiczne jest również paliwem ciekłym.	Koalicja Na Rzecz Autogazu	Odrzucono Rynek LPG to rynek rozwinięty, na którym infrastruktura do tankowania znajduje się na podobnym poziomie rozwoju jak infrastruktura do tankowania paliw konwencjonalnych. Wskazane przez Projektodawcę działania w ramach rozwoju rynków innych paliw alternatywnych dają natomiast największą szansę na redukcję emisji w transporcie.
15.	Uwaga ogólna	Stosowanie LPG zamiast benzyny, czy oleju napędowego jest najlepszym rozwiązaniem proekologicznym. Jeżeli porównamy emisję spalin benzyny, benzyny bezołowiowej, oleju napędowego i LPG, widać, że tlenki azotu, na przykład węglowodory oraz tlenki węgla są wytwarzane przez wszystkie paliwa, ale ołów już tylko przez benzynę. Natomiast najbardziej niebezpieczny produkt spalania jakim jest bezwodnik siarkowy i ołów są nieobecne w LPG, zaś węglowodory niepalne są w wyniku spalania LPG dużo mniej szkodliwe niż w innych paliwach(LPG nie zawiera aldehydów i zapachów aromatycznych). LPG pochodzi z dwóch źródeł : 60% jest pozyskiwane podczas wydobywania gazu ziemnego i ropy naftowej z ziemi, a pozostałe 40% jest wytwarzane w procesie rafinacji ropy naftowej, LPG jest więc naturalnie występującym produktem ubocznym. Jako jedno z najczystszych, dostępnych paliw konwencjonalnych, LPG dopełnia listę odnawialnych źródeł energii i technologii odnawialnych , które w przeciwieństwie do niego zależne są od pogody lub światła dziennego. LPG jest naturalnym partnerem dla źródeł energii odnawialnej. Aktualnie najlepszym rozwiązaniem proekologicznym jest stosowanie LPG zamiast benzyny. Silniki zasilane LPG są o wiele czystsze dla środowiska, ponieważ nie emitują siarki, benzenu, ołowiu i wielu węglowodorów aromatycznych charakterystycznych dla benzyn bezołowiowych. Substancje te zanieczyszczające	Koalicja Na Rzecz Autogazu	Odrzucono Rynek LPG to rynek rozwinięty, na którym infrastruktura do tankowania znajduje się na podobnym poziomie rozwoju jak infrastruktura do tankowania paliw konwencjonalnych. Wskazane przez Projektodawcę działania w ramach rozwoju rynków innych paliw alternatywnych dają natomiast największą szansę na redukcję emisji w transporcie.

		<p>środowisko i mające wpływ na zdrowie człowieka nie są obecne w składzie gazu płynnego. Poza tym, w stosunku do innych paliw, emitowane spaliny zawierają:</p> <ul style="list-style-type: none"> - od 10 do 15% mniej dwutlenku węgla, - o 20% mniej tlenku węgla, - od 55 do 60% mniej węglowodorów <p>W stosunku do oleju napędowego oraz benzyny bezołowiowej, gaz płynny jest więc paliwem znacznie korzystniejszym dla naszego środowiska. Traktowany jest jako paliwo przejściowe poprzedzające nowe źródła energii trzeciego tysiąclecia. Należy podkreślić, że paliwo ciekłe jakim jest LPG ma wpływ na zmniejszenie stosowania takich paliw ciekłych jak: olej napędowy i benzyny silnikowe co jest zamiarem Projektu ustawy.</p>		
16.	Uwaga ogólna	<p>Projekt powołuje Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, którego celem jest gromadzenie i rozdysponowanie środków finansowych przeznaczonych m.in. na rozbudowę infrastruktury umożliwiającej stosowanie biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, energii elektrycznej, sprężonego gazu ziemnego (CNG), wodoru, skroplonego gazu ziemnego (LNG) w transporcie a brak jest informacji o wspieraniu inwestycji, które związane są z rynkiem LPG. Nasze działania w zakresie zmniejszenia stosowania paliw ciekłych, które są szkodliwe dla środowiska i zastępowanie ich paliwami ciekłymi takimi jak: LPG czy CNG według nas powinny być wsparte w zakresie promocji naszej branży przez Państwa i chcielibyśmy mieć udział w Państwa działach legislacyjnych.</p>	Koalicja Na Rzecz Autogazu	<p>Odrzucono</p> <p>Rynek LPG to rynek rozwinięty, na którym infrastruktura do tankowania znajduje się na podobnym poziomie rozwoju jak infrastruktura do tankowania paliw konwencjonalnych. Wskazane przez Projektodawcę działania w ramach rozwoju rynków innych paliw alternatywnych dają natomiast największą szansę na redukcję emisji w transporcie.</p>
17.	Uwaga szczegółowa	<p>w art. 1 pkt 2</p> <p>a. art. 28za pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3) środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 28, w wysokości 0,1 % uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, uwzględnionego w kalkulacji taryfy tego operatora, zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na dany rok;”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt. 3 c) do zakresu działania Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (dalej "Prezes URE") należy ustalenie, dla przedsiębiorstw energetycznych przedkładających taryfy do zatwierdzenia, wysokości uzasadnionego zwrotu z kapitału, o którym mowa w art. 45 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz.U. z 2012 r.,</p>	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	<p>Częściowo uwzględniono</p> <p>Obowiązek zatwierdzenia taryfy przez Prezesa URE wynika z innych przepisów, które znajdują zastosowanie bez względu na regulacje zawarte w projekcie. Natomiast w zakresie dostosowania brzmienia artykułu do art. 45 ust. 1 pkt. 1 ustawy Prawo energetyczne – uwaga została przyjęta.</p>

		<p>poz. 1059 z późn. zm.; dalej „ustawa Prawo energetyczne”). Zgodnie z ww. art. 45 ust. 1 pkt. 1 ustawy Prawo energetyczne, PSE S.A. kalkulują taryfę dla energii elektrycznej w sposób zapewniający pokrycie kosztów uzasadnionych działalności w zakresie przesyłania tej energii wraz z uzasadnionym zwrotem z kapitału zaangażowanego w tę działalność. Zaproponowane brzmienie przepisu art. 28za pkt 3 zostało zatem dostosowane do treści powołanych wyżej przepisów. Ponadto, przychody Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, w części przekazywanej przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego, muszą być określone w sposób jednoznaczny, tj. zdefiniowana w art. 28za pkt 3 wielkość, wynosi 0,1% wartości uzasadnionego zwrotu z kapitału przyjętego dla kalkulacji składnika stałego stawki sieciowej w zatwierdzonej przez Prezesa URE Taryfie PSE S.A. na dany okres taryfowy. Tak zaproponowane brzmienie zapisu pozwala na jednoznaczne i precyzyjne określenie wysokości środków przekazywanych przez OSP do Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.</p>		
18.	Uwaga szczegółowa	<p> dodaje się art. 28 zd w brzmieniu: „Art. 28zd. Środki, o których mowa w art. 28za pkt 3, operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego przekazuje do dnia 30 czerwca danego roku.”.</p> <p>Uzasadnienie: W ocenie PSE S.A. należy wskazać termin, do którego operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego powinien uregulować swoje zobowiązanie względem Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.</p>	<p>Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Poprzez dodanie odpowiednich zapisów w projekcie.</p>
19.	Uwaga szczegółowa	<p> dodaje się art. 1a w brzmieniu: „Art. 1a. W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz.U. z 2012 r. poz. 1059 z późn. zm.), w art. 45 dodaje się ust. 1e w brzmieniu: „1e. W kosztach działalności operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego uwzględnia się środki, o których mowa w art. 28za pkt 3 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.”.</p> <p>Uzasadnienie: Przychody Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, w części przekazywanej przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wielkości 0,1 % wartości uzasadnionego zwrotu z kapitału przyjętego dla kalkulacji składnika stałego stawki sieciowej w zatwierdzonej przez Prezesa URE Taryfie PSE S.A. na dany okres taryfowy, stanowią koszt tego operatora. Konieczne jest zatem uwzględnienie tego kosztu jako kosztu uzasadnionego działalności operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego.</p>	<p>Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Poprzez dodanie odpowiednich zapisów w projekcie.</p>

20.	Uwaga ogólna	<p>Jednocześnie zwracamy uwagę na konieczność dokonania odpowiednich korekt w nazewnictwie stosowanym w Uzasadnieniu do projektu ustawy i Ocenie Skutków Regulacji (OSR). Dotyczy to w szczególności następujących punktów/miejsc w ww. dokumentach: strona 8 Uzasadnienia (ad pkt. 3. - Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne), akapit 1: <i>jest:</i> „Natomiast odnośnie pozostałych środków, będą one pochodziły przede wszystkim ze zwrotu z kapitału zaangażowanego ustalonego w taryfie zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki operatora systemu przesyłu energii elektrycznej w rozumieniu art. 3 pkt. 24 ustawy Prawo energetyczne.”; <i>powinno być:</i> „Natomiast odnośnie pozostałych środków, będą one pochodziły przede wszystkim z uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego ustalonego w taryfie operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego, w rozumieniu art. 3 pkt. 24 ustawy Prawo energetyczne, zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki”;</p>	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	Przyjęto do wiadomości
21.	Uwaga szczegółowa	<p>strona 8 Uzasadnienia (ad pkt. 4. - Źródła finansowania, jeżeli projekt niesie obciążenia dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego), akapit 2: <i>jest:</i> „(...) środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej oraz inne przychody.”; <i>powinno być:</i> „(...) środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej oraz inne przychody.”;</p>	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	Uwzględniono Poprzez dodanie odpowiednich zapisów w projekcie.
22.	Uwaga szczegółowa	<p>OSR - pkt. 6 <i>Wpływ na sektor finansów publicznych</i>; wiersz ostatni: <i>jest:</i> „Operator systemu przesyłowego zgodnie z art. 9 Ustawy o finansach publicznych nie jest jednostką finansów publicznych, dlatego kwoty pochodzące ze zwrotu z kapitału nie mają wpływu na sektor finansów publicznych”; <i>powinno być:</i> „Operator systemu przesyłowego elektroenergetycznego zgodnie z art. 9 Ustawy o finansach publicznych nie jest jednostką finansów publicznych, dlatego kwoty pochodzące z uzasadnionego zwrotu z kapitału w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, nie mają wpływu na sektor finansów publicznych”.</p>	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	Odrzucono Środki przekazywane przez OSP są środkami publicznymi i mogą stanowić – obok dotacji z budżetu państwa – źródło finansowania FNT. OSP jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa wykorzystującą środki publiczne pochodzące z opłat za przesyłanie energii elektrycznej,

				które ponoszą odbiorcy tej energii.
23.	Uwaga ogólna	<p>Projekt przewiduje utworzenie nowego państwowego funduszu celowego (<i>Funduszu Niskoemisyjnego Transportu</i>), obsługiwane przez Bank Gospodarstwa Krajowego, z ministrem właściwym do spraw energii jako dysponentem funduszu. Rozwiązanie to miałyby zastąpić rezerwę celową budżetu państwa pn. <i>Środki na wydatki związane z promocją biopaliw lub innych paliw odnawialnych, o których mowa w art. 37a ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych</i>, która rzeczywiście okazała się instrumentem nieefektywnym, o czym świadczy fakt, że w ustawie o budżecie na rok 2014 istotnie ograniczono jej wysokość do 0,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych (tj. do kwoty 132.067 tys. zł), a w ustawach o budżecie na rok 2015 i 2016 w ogóle z niej zrezygnowano (<i>środki mające zasilać rezerwę zostały przeznaczone na inne cele</i>). Zamiast jednak tworzyć w Banku Gospodarstwa Krajowego zupełnie nową strukturę bazującą na konstrukcji Funduszu Kredytu Technologicznego, projektodawca mógłby skorzystać z proponowanej jeszcze w 2011 r. koncepcji zakładającej powierzenie roli finansującego działania związane z transportem niskoemisyjnym Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (<i>wówczas chodziło o wspieranie wytwarzania biokomponentów i biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, a także promocji ich wykorzystania</i>). Powyższa koncepcja została przedłożona przez Ministra Środowiska w piśmie z dnia 19 października 2011 r. (znak: DP-0231-234/46931/10/RS dot. KRM-24-i84-11) w procesie zgłaszania uwag do projektu założeń projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (<i>pismo w załączeniu- załącznik nr 1</i>). Przewidywała ona zapewnienie Narodowemu Funduszowi przychodów w wysokości odpowiadającej 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, a także wpływów z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Propozycja ta nie zyskała wówczas akceptacji ze strony Ministra Gospodarki. Wybrano wariant rezerwy celowej.</p> <p>W konsekwencji takiego wyboru, na mocy art. 3 ustawy z dnia 21 marca 2014 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2014 r. poz. 457) dokonano z dniem 9 maja 2014 r. zmian w ustawie – Prawo ochrony środowiska, skutkujących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) usunięciem z katalogu działalności objętych finansowaniem ochrony środowiska i gospodarki wodnej celu „<i>wspomaganie działalności związanej z wytwarzaniem biokomponentów i biopaliw ciekłych</i>”; 2) utratą przez NFOŚiGW na rzecz budżetu państwa dotychczasowego 	NFOŚiGW	<p>Odrzucono</p> <p>W ocenie Ministerstwa Energii powołanie oddzielnego podmiotu do obsługi FNT jest celowe, gdyż podejmowane przez FNT działania będą komplementarne do działań podejmowanych przez NFOŚiGW.</p>

		<p>źródła przychodów - wpływów z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (<i>jedyne źródła przychodów zobowiązania wieloletniego „biokomponenty i biopaliwa”</i>).</p> <p>Wspomniane zobowiązanie wieloletnie przekształciło się w zobowiązanie wieloletnie wygasające. Środki tego zobowiązania mogą być przeznaczone na wspieranie działalności związanej z wytwarzaniem biokomponentów i biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, a także promocję ich wykorzystania (<i>na dzień 22 września 2016 r. wynoszą 452,3 tys. zł</i>). W związku z tym, że przedłożony do zaopiniowania projekt ustawy rezygnuje ostatecznie z koncepcji finansowania celów z zakresu transportu niskoemisyjnego poprzez rezerwę celową, aktualna staje się propozycja zmian legislacyjnych z wiodącą rolą w tym zakresie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (<i>alternatywna w stosunku do pomysłu projektodawcy utworzenia odrębnego funduszu celowego w BGK</i>). Propozycję tę przekazuję w załączeniu (<i>załącznik nr 2</i>).</p> <p>Zakłada ona wprowadzenie następujących rozwiązań:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ustanowienie źródłem przychodów NFOŚiGW: <ol style="list-style-type: none"> a) wpływów z opłaty zastępczej, którą będzie mógł uiszczać podmiot realizujący Narodowy Cel Wskaźnikowy w wykonaniu do 10% obowiązku za dany rok (<i>zmiany w sposobie realizacji NCW poprzez wprowadzenie mechanizmu opłaty zastępczej zaproponowano w projekcie ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych z dnia 31 sierpnia 2016 r., skierowanego do uzgodnień zewnętrznych 5 września 2016 r. – uwagi do tego projektu zgłoszono pismem znak: NFOŚiGW-16-86087</i>), b) dotacji z budżetu państwa w wysokości 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, określonych w ustawie budżetowej, c) środków przekazywanych przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej; 2) utworzenie w ramach art. 401c ustawy – Prawo ochrony środowiska nowego zobowiązania wieloletniego „<i>transport niskoemisyjny</i>” w celu zagwarantowania przeznaczania środków Narodowego Funduszu na wspieranie niskoemisyjnego transportu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów z wyżej wskazanych trzech źródeł; 3) zapewnienie ministrowi właściwemu do spraw energii uczestniczenia w 		
--	--	--	--	--

		<p>procedurze wyboru przedsięwzięć poprzez wydawanie wiążących opinii co do merytorycznej zasadności planowanych przedsięwzięć. Negatywna opinia ministra oznaczałaby niespełnienie przez przedsięwzięcie jednego z kryteriów merytorycznych i w konsekwencji wykluczałaby je z dalszego procedowania;</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) uchylene art. 37a ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych jako nieefektywnego mechanizmu wspierania transportu niskoemisyjnego (<i>dotyczy to także rozporządzenia wydanego na podstawie art. 37a ust. 3 charakteryzującego się bardzo dużą złożonością – przyznają to sami projektodawcy</i>); 5) wprowadzenie przepisu przejściowego dającego możliwość rozliczenia dofinansowania z rezerwy celowej udzielonego przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy; 6) wejście w życie wszystkich proponowanych rozwiązań z dniem 1 stycznia 2017 r. <p>Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej to państwowa osoba prawna realizująca zadania publiczne w obszarze dwóch polityk: polityki ochrony środowiska i polityki energetycznej. NFOŚiGW ma wieloletnie doświadczenie we wdrażaniu i finansowaniu programów oraz przedsięwzięć inwestycyjnych i nieinwestycyjnych z zakresu wspomagania ekologicznych form transportu, ochrony powietrza, efektywności energetycznej, promowania odnawialnych źródeł energii, w tym także przedsięwzięć realizowanych z udziałem środków zagranicznych. W wyniku wejścia w życie ustawy z dnia 11 lutego 2016 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 266) z dniem 17 marca 2016 r. nastąpiło rozszerzenie katalogu celów, które mogą być wspomagane przez NFOŚiGW w ramach zobowiązania wieloletniego „<i>OZE i efektywność energetyczna</i>”, zasilanego wpływami z opłat zastępczych i kar z ustaw: Prawo energetyczne, o odnawialnych źródłach energii oraz o efektywności energetycznej. Trzy nowododane cele to wspieranie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) realizacji zadań ministra właściwego do spraw energii służących zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego kraju i kształtowaniu warunków prawidłowego funkcjonowania i rozwoju sektora energetycznego, wynikających z zasady zrównoważonego rozwoju i zgodnych z polityką energetyczną państwa; 2) projektów w zakresie bezpieczeństwa energetycznego kraju, w tym bezpieczeństwa dostaw energii, surowców energetycznych i paliw; 3) przedsięwzięć związanych z rozwojem infrastruktury energetycznej, w tym z funkcjonowaniem systemów energetycznych, z uwzględnieniem zasad racjonalnej gospodarki i potrzeb bezpieczeństwa energetycznego 		
--	--	---	--	--

		<p>kraju.</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe, powierzenie Narodowemu Funduszowi roli finansującego działania polegające na wspieraniu niskoemisyjnego transportu (<i>działania łączące poprawę jakości powietrza z poprawą bezpieczeństwa energetycznego</i>) z wykorzystaniem instrumentu programów priorytetowych wydaje się rozwiązaniem korzystniejszym od tworzenia od podstaw państwowego funduszu celowego „<i>Funduszu Niskoemisyjnego Transportu</i>”, który ma opierać swoją działalność prawie wyłącznie na dotacjach z budżetu państwa oraz określonych rozporządzeniem szczegółowych warunkach, sposobie i trybie przyznawania dofinansowania.</p> <p>Opracowanie programów priorytetowych Narodowego Funduszu jest poprzedzane analizą różnych wariantów rozwiązań, przy uwzględnieniu nie tylko oczekiwanych potencjalnych beneficjentów co do zakresu dofinansowania poszczególnych działań, ale także możliwości finansowych NFOŚiGW.</p> <p>Szczegółowej analizie wariantowej są poddawane między innymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) cele i wskaźniki programu priorytetowego; 2) budżet i okres wdrażania programu priorytetowego, 3) formy, intensywności i warunki udzielania dofinansowania w formie zwrotnej i bezzwrotnej, 4) potencjalne grupy beneficjentów, 5) rodzaje przedsięwzięć podlegających dofinansowaniu i szczegółowe kryteria ich wyboru, 6) rodzaje kosztów kwalifikowanych przedsięwzięć. <p>Programy priorytetowe zatwierdza Zarząd NFOŚiGW, a w zakresie szczegółowych zasad udzielania dofinansowania oraz szczegółowych kryteriów wyboru przedsięwzięć – także Rada Nadzorcza NFOŚiGW, której członkami są m.in. przedstawiciele ministra właściwego do spraw energii, ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Takie rozwiązanie zapewnia ww. ministrom aktywne uczestniczenie w opracowaniu celów, kierunków, głównych założeń programów priorytetowych. NFOŚiGW dysponuje różnymi instrumentami wsparcia w formie zwrotnej i bezzwrotnej, adekwatnymi do poszczególnych rodzajów dofinansowywanych przedsięwzięć i zadań oraz form prawnych beneficjentów (<i>np. przedsiębiorców, jednostek samorządu terytorialnego, państwowych jednostek budżetowych</i>). Został wskazany w projektowanej Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz projekcie e – Bus jako potencjalne źródło finansowania zakupu niskoemisyjnego taboru oraz infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych (<i>program priorytetowy Gazela Bis – Niskoemisyjny zbiorowy publiczny transport miejski</i>). W ramach Gazeli Bis przewiduje się wsparcie przedsięwzięć polegających na zakupie tramwajów,</p>		
--	--	---	--	--

	<p>trolejbusów oraz autobusów o napędzie hybrydowym, elektrycznym lub gazowym. Są to działania, które wprost wpisują się w cele przyświecające projektodawcy, wskazane w art. 28zb ust. 1 projektu, tj. udzielania wsparcia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dla producentów pojazdów napędzanych energią elektryczną, sprężonym gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG) lub wodorem, 2) dla transportu publicznego działającego w aglomeracjach miejskich, obszarach gęsto zaludnionych, w uzdrowiskach, na obszarach chroniących środowisko naturalne, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, CNG, LNG, wodór lub energię elektryczną stosowaną w pojazdach, 3) zakupu nowych pojazdów zasilanych biopaliwami ciekłymi, CNG, LNG, wodorem lub napędzanych energią elektryczną. <p>Program Gazela Bis obejmuje także wsparcie dla infrastruktury, polegające na dofinansowaniu modernizacji lub budowy stacji obsługi tankowania paliwami gazowymi lub ładowania energią elektryczną pojazdów publicznego transportu zbiorowego oraz wsparcie w zakresie realizacji działań informacyjnych. Program powstał na bazie doświadczeń związanych z wdrażaniem przez NFOŚiGW w latach poprzednich programu priorytetowego „System zielonych inwestycji (GIS-Green Investment Scheme). Część 7) GAZELA – Niskoemisyjny transport miejski.”. W ramach tego programu wsparcie udzielane było na zakup nowych autobusów hybrydowych zasilanych gazem CNG wraz ze szkoleniem kierowców z obsługi niskoemisyjnego taboru oraz infrastrukturą towarzyszącą. Efektem realizacji programu jest zakup 40 niskoemisyjnych autobusów.</p> <p>Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w aktualnej ofercie Narodowego Funduszu znajduje się program priorytetowy „Sokół – wdrożenie innowacyjnych technologii środowiskowych”, obejmujący wsparciem m.in. działania wskazane w Krajowych Inteligentnych Specjalizacjach w obszarze KIS 7, ukierunkowane na E-mobility, z uwzględnieniem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) baterii pojazdów elektrycznych jako zasobników energii w optymalizacji pracy sieci inteligentnej z odnawialnymi źródłami energii; 2) zarządzanie ładowaniem pojazdów elektrycznych. <p>Ponadto, w ramach KIS 7 możliwe jest objęcie wsparciem projektów skierowanych na rozwój rynków biomasy, biogazu, biopaliw oraz innych nośników energii pochodzących z przetwarzania biomasy odpadowej pochodzenia roślinnego i zwierzęcego oraz innego rodzaju biomasy roślinnej, z wykluczeniem nadmiernej eksploatacji obszarów leśnych. Program Sokół wprost wpisuje się w realizację celów wskazanych w art. 28zb ust.1 projektu, takich jak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wsparcie finansowe inwestycji w zakresie wytwarzania 		
--	--	--	--

		<p>2) biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych; wsparcie badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub wykorzystywaniem energii elektrycznej stosowanej w pojazdach lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych lub wdrożeń eksploatacyjnych.</p> <p>Powyższe cele są realizowane poprzez skierowanie wsparcia w ramach programu zarówno na prace rozwojowe w ramach fazy B+R (dofinansowanie w formie dotacji), jak i na wdrożenie innowacyjnych technologii/ produktów/ usług środowiskowych (dofinansowanie w formie pożyczek na warunkach preferencyjnych bądź rynkowych lub w formie inwestycji kapitałowej). W przypadku uwzględnienia wiodącej roli NFOŚiGW w zakresie wsparcia niskoemisyjnego transportu możliwe jest rozszerzenie obszarów finansowanych w ramach programu „Sokół” o KIS 9 <i>Rozwiązania transportowe przyjazne środowisku</i>, co również wpisywałoby się w realizację celów przyświecających projektodawcy. Realizowane w ramach programu „Sokół” projekty przyczynią się do powstania innowacyjnych technologii służących ograniczeniu niskiej emisji oraz zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego. Powyższe przykłady wdrażania i realizacji programów udowadniają, że NFOŚiGW ma zarówno wystarczający potencjał, jak i unikatowe na skalę Polski doświadczenie, pozwalające osiągnąć cele stawiane przez autora projektu. Nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż część tych celów Narodowy Fundusz mógłby zacząć realizować niezwłocznie po podjęciu decyzji o przyznaniu mu roli wiodącego podmiotu w zakresie wspierania niskoemisyjnego transportu. Rozwiązanie zaproponowane przez projektodawcę skutkuje natomiast zmarnowaniem jednego roku na czynności organizacyjno-techniczne związane z utworzeniem Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz zapewnieniem mu źródeł finansowania. NFOŚiGW, wykorzystując rozszerzenie celów zobowiązania wieloletniego „<i>OZE i efektywność energetyczna</i>” o kwestie bezpieczeństwa energetycznego kraju, a także środki zobowiązania wieloletniego wygasającego „biokomponenty i biopaliwa”, jest w stanie zaoferować wyprzedzające finansowanie celów z zakresu niskoemisyjnego transportu już od początku 2017 roku, a więc zanim otrzymałby pierwsze przychody na rachunek zobowiązania wieloletniego „<i>transport niskoemisyjny</i>”. To wyprzedzające finansowanie mogłoby znacząco przyspieszyć realizację Pakietu na Rzecz Czystego Transportu, tak aby faza przygotowawcza rozwoju elektromobilności trwała tylko rok, a nie dwa lata. Wówczas już w roku 2018 można by przystąpić do fazy II (<i>wdrożeniowo-inwestycyjnej</i>). Otrzymywane przez NFOŚiGW co roku (<i>poczynając od 2018 r.</i>) dotacje z budżetu państwa służyłyby finansowaniu celów w formach bezzwrotnych (<i>np. udzielaniu dopłat do opłat za parkowanie pojazdów</i></p>		
--	--	---	--	--

		<p>niskoemisyjnych, działań edukacyjno-promocyjnych, działań związanych z monitorowaniem oraz uzupełnieniu wsparcia pożyczkowego elementem dotacyjnym). Natomiast zapotrzebowanie na środki zwrotne (w szczególności pożyczki preferencyjne) byłoby realizowane przez dokonanie czasowego transferu środków pieniężnych z zobowiązania wieloletniego „OZE i efektywność energetyczna” na zobowiązanie wieloletnie „transport niskoemisyjny”.</p> <p>Zwracam się zatem z uprzejmą prośbą do Pana Ministra o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zrezygnowanie z pomysłu przedłożonego w opiniowanym projekcie ustawy utworzenia w Banku Gospodarstwa Krajowego nowego funduszu celowego; 2) zaakceptowanie powyższej koncepcji wspierania niskoemisyjnego transportu poprzez programy priorytetowe Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. <p>Informuję, że powyższe stanowisko NFOŚiGW przekazał w dniu 27.09.2016 r. Ministrowi Środowiska.</p>		
24.	Uwaga szczegółowa	<p><i>Załącznik nr 2 – Propozycja rozwiązań legislacyjnych</i></p> <p>U S T A W A z dnia o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych Art. 1. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w art. 401 w ust. 7 po pkt 6 dodaje się pkt 6a-6c w brzmieniu: <ul style="list-style-type: none"> „6a) wpływy z opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych; 6b) dotacje z budżetu państwa w wysokości 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, określone w ustawie budżetowej; 6c) środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej;”; 2) w art. 401c po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu: <ul style="list-style-type: none"> „7a. Środki Narodowego Funduszu w wysokości nie mniejszej niż kwota przychodów, o których mowa w art. 401 ust. 7 pkt 6a-6c, po pomniejszeniu o koszty obsługi tych przychodów, przeznaczają się na wspieranie 	NFOŚiGW	Odrzucono W ocenie Ministerstwa Energii powołanie oddzielnego podmiotu do obsługi FNT jest celowe, gdyż podejmowane przez FNT działania będą komplementarne do działań podejmowanych przez NFOŚiGW.

		<p>niskoemisyjnego transportu, w szczególności na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wsparcie finansowe 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), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną; 3) pomoc dla wytwórców biokomponentów lub producentów paliw; 4) wsparcie dla producentów pojazdów napędzanych energią elektryczną, sprężonym gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG) lub wodorem; 5) wsparcie dla transportu publicznego działającego w aglomeracjach miejskich, obszarach gęsto zaludnionych, w uzdrowiskach, na obszarach chroniących środowisko naturalne, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG), wodór lub energię elektryczną stosowaną w pojazdach; 6) dofinansowanie opłat za parkowanie dla pojazdów zasilanych biopaliwami ciekłymi; 7) wsparcie badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub wykorzystywaniem energii elektrycznej stosowanej w pojazdach lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych lub wdrożeń eksploatacyjnych; 8) wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej w transporcie; 9) wsparcie zakupu nowych pojazdów zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG), wodorem lub napędzanych energią elektryczną; 10) działania związane z monitorowaniem prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie; 11) promocję wytwarzania i wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych.”; 		
--	--	---	--	--

		<p>3) w art. 411 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2. Przeznaczenie środków na cele określone w art. 401c ust. 7a wymaga pozytywnego zaopiniowania przez ministra właściwego do spraw energii.”.</p> <p>Art. 2. W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2015 r. poz. 775 oraz z 2016 r. poz. 266 i 1165) uchyla się art. 37a.</p> <p>Art. 3. Do dofinansowania, o którym mowa w art. 37a ust. 1 ustawy uchylanej w art. 2, udzielonego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>Art. 4. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.</p>		
25.	Uwaga szczegółowa	<p><u>Odnosnie art. 28zb ust.1 pkt 3</u> Jest: „3) pomoc dla wytwórców biokomponentów lub producentów paliw;” <u>Propozycja zmiany</u> „3) pomoc dla wytwórców biokomponentów lub producentów paliw oraz podmiotów występujących w łańcuchu dostaw biopaliw;” <u>Uzasadnienie:</u> Zgodnie z ustawą o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, biokomponenty, aby mogły być zaliczone do realizacji NCW muszą spełniać kryteria zrównoważonego rozwoju. Kryteria te dotyczą całego cyklu życia, a więc stosowne wymagania postawione są wszystkim podmiotom występującym w łańcuchu dostaw. W wielu przypadkach produkcja biokomponentów realizowana jest poprzez wiele niezależnych przedsiębiorstw (np. tłocznia oleju, produkcja FAME, gorzelnia rolnicza, produkcja bioetanolu paliwowego) i tym samym efektywna produkcja biokomponentu, szczególnie biokomponentów zaawansowanych generacji nie jest możliwa bez uzyskania odpowiedniego surowca. Dlatego zdaniem INiG – PIB systemem wsparcia powinny być objęte również podmioty występujące w łańcuchu dostaw biopaliw. Ponadto pragniemy zwrócić uwagę, że celowe byłoby doprecyzowanie zakresu pomocy. W tym, zdaniem INiG – PIB, pomoc powinna być realizowana głównie w zakresie modernizacji i wdrażania nowych technologii.</p>	Instytut Nafty i Gazu Państwowy Instytut Badawczy	Odrzucono Proponowany przez Ministerstwo Energii zapis dotyczący pomocy dla wytwórców biokomponentów lub producentów paliw jest przeniesieniem fragmentu dotychczasowego brzmienia art. 37a ust. 1 i występuje także w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 37a ust. 3 ustawy o biopaliwach i biokomponentach ciekłych.
26.	Uwaga szczegółowa	<p><u>Odnosnie art. 28zb ust.1 pkt 7</u> Jest: „7) wsparcie badań związanych z opracowaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu</p>	Instytut Nafty i Gazu Państwowy Instytut Badawczy	Odrzucono Zapis do którego odnosi się uwaga został zmieniony w

		<p>ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub wykorzystywaniem energii elektrycznej w transporcie”</p> <p><u>Propozycja zmiany:</u> „7) wsparcie badań związanych z opracowaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, nowych technologii produkcji biokomponentów i biopaliw ciekłych, a także modyfikacji istniejących, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub wykorzystywaniem energii elektrycznej w transporcie”</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Zdaniem INiG-PIB konieczne jest również włączenie wsparcia w zakresie badań dotyczących modyfikacji istniejących technologii a także badań nad nowymi technologiami produkcji istniejących już rodzajów biokomponentów. Badania w tym zakresie pozwolą na poprawę konkurencyjności funkcjonujących obecnie instalacji do produkcji biokomponentów i ich surowców.</p>		wyniku uwzględnienia wcześniejszych uwag.
27.	Uwaga ogólna	<p>Projekt ten należy pozytywnie ocenić z punktu widzenia perspektyw rozwoju niskoemisyjnych przedsięwzięć w transporcie. Dzięki uzyskaniu wsparcia finansowego z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu – beneficjenci będą mogli tworzyć i rozwijać projekty inwestycyjne polegające na wsparciu budowy i rozbudowy infrastruktury w zakresie np. dystrybucji sprężonego gazu ziemnego, skroplonego gazu ziemnego, wodoru lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną. Przyczyni się to w sposób istotny do zapewnienia powszechnego dostępu do tych źródeł energii w transporcie i pozytywnie wpłynie na rozwój nowych rozwiązań technologicznych w zakresie wykorzystania tych źródeł energii do zasilania pojazdów samochodowych.</p> <p><input type="checkbox"/> Skutki zmian w aspekcie ekonomicznym</p> <p>Dla operatorów sieci przesyłowych i dystrybucyjnych poszczególnych segmentów rynku (gazu, energii, ciepła/chłodu) oraz wytwórców energii przedmiotowe zmiany zaproponowane w ustawie otwierają nowe możliwości biznesowe wynikające z technologii umożliwiających integrację systemów oraz rynków, do których zaliczyć można m in. technologię Power to Gas (P2G). Polega ona na konwersji nadmiarowej energii elektrycznej na gaz - H₂, a opcjonalnie po metanizacji na syntetyczny gaz ziemny (SNG) a następnie zmagazynowaniu jej w sieci gazowej posiadającej duże zdolności akumulacyjne przy wysokiej elastyczności. Jest to aktualnie jedyna dostępna technologia magazynowania energii elektrycznej (EES – Electrical Energy Storage) tzw. Chemical Energy Storage, pozwalająca na przechowywanie dużych wolumenów energii (TWh) w długich przedziałach czasu (nawet sezonowo).</p> <p>Wodór (H₂) otrzymywany przy użyciu nadmiarowej/potencjalnie traconej energii</p>	<p>Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o. Izba Gospodarcza Gazownictwa</p>	Przyjęto do wiadomości

	<p>elektrycznej może:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zostać wprowadzony do sieci gazowej (przy akceptowalnych dla wszystkich interesariuszy konsekwencjach): <ol style="list-style-type: none"> a. Wykorzystany do: <ol style="list-style-type: none"> i. Do tankowania samochodów z napędami zasilanymi ogniwami paliwowymi (Fuel Cells - FC) ii. Produkcji energii w rozproszonych źródłach wytwarzania opartych na FC iii. Zużyty przez odbiorców przemysłowych w procesach technologicznych iv. Do produkcji energii/ciepła (po metanizacji) w okresach szczytowych w wysokosprawnych gazowych jednostkach wytórczych (pełniących rolę elektrowni szczytowych) v. Jako paliwo do środków transportu napędzanych gazem ziemnym <p>Reasumując zaproponowany w <i>Projekcie</i> mechanizm wsparcia: Odpowiada na wyzwania długoterminowej wizji rozwoju energetyki UE spójnej z polityką dekarbonizacji gospodarki i ukierunkowanej na przeorientowanie jej na zasobo-oszczędną i niskoemisyjną:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Systematycznie redukującą wykorzystanie paliw kopalnych oraz zwiększającą zużycie energii ze źródeł odnawialnych b) W przyszłości wykorzystującą inne ekologiczne paliwa np. H₂ c) Stale podnoszącą efektywność infrastruktury d) Umożliwiającej odbiorcom inteligentne wykorzystanie nośników energii (w tym paliw gazowych, optymalizację zużycia energii oraz aktywne uczestnictwo w rynku energii) <p>Pozwoli on na wsparcie inicjatyw polegających na budowie i testowaniu zintegrowanych energetycznych instalacji pilotażowych w konfiguracjach dostosowanych do wybranego z partnerami modelu biznesowego i potrzeb rynkowych (z uwzględnieniem lokalnego rynku geograficznego i istniejących na nim źródeł wytwarzania energii i zastosowanych komponentów inteligentnej zintegrowanej sieci energetycznej) rokujących komercjalizacją na dużą skalę. Umożliwi dofinansowanie modernizacji infrastruktury energetycznej charakteryzującej się dużą kapitałochłonnością oraz długimi cyklami technologicznymi (budowa i amortyzacja infrastruktury), w tym również przygotowanie infrastruktury gazowej do transportu innych gazów np. H₂, Biogaz, SNG (syntetyczny gaz ziemny), CO₂ i włączenie jej w układ zintegrowanej i konwergentnej inteligentnej sieci energetycznej mogącej sprostać wymaganiom popytowo/podażowym uzależnionym od pory roku, dnia, aktualnych warunków</p>		
--	---	--	--

		<p>meteorologicznych i sposobu użytkowania energii (stacjonarny, mobilny). Przyczyni się do przyspieszenia poszerzenia funkcjonalności sieci energetycznej (ze zmodernizowaną siecią gazową jako istotnym jej komponentem) i uzyskania jej zdolności do oferowania nowych usług co umożliwi pozyskanie nowych odbiorców (a tym samym wzrost przychodów), w przypadku np. gazu domieszkowanego H₂, z sektorów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Energetycznego: <ol style="list-style-type: none"> a) Stabilizacja systemu energetycznego b) Dostawa paliwa dla przenośnych i lokalnych urządzeń elektrycznych zasilanych FC (użytkownicy domowi i przemysłowi) 2) Przemysłowego wykorzystującego wodór w procesach technologicznych 3) Sprzedawców i dystrybutorów paliw dla użytkowników środków transportu. <p>Jednocześnie pragniemy podkreślić, że w świetle projektów realizujących Pakiet energetyczno-klimatyczny (znany także jako pakiet „3x20”) należałoby rozważyć wprowadzenie w Ustawie odpowiedniego wsparcia dla projektów kogeneracyjnych w tym wytycznych dla kierunków zmian w technologii wytwarzania energii i jej wykorzystania. Propozycje wymagałyby nie tylko zmiany podejścia do technologii wytwarzania energii i wykorzystania rozwoju kogeneracji – skojarzonego wytwarzania energii elektrycznej i ciepła, ale stanowiłyby istotną szansę na zmianę struktury wykorzystywanych do tego celu paliw na mniej emisyjne. Dla porównania – średni wskaźnik emisyjności produkcji ciepła w Polsce w instalacjach klasycznych, w istniejącej strukturze paliwowej wynosi około 115 kg CO₂/GJ wyprodukowanego ciepła. Klasyczne instalacje węglowe osiągają wskaźniki średnie zbliżone do 120 kg CO₂/GJ. Gdy tymczasem w przypadku gazu ziemnego jest to tylko około 63 kg CO₂/GJ. Stąd przedmiotowy wniosek z punktu widzenia celów jakie stoją przez RP w zakresie wdrożenia pakietu klimatycznego wydaje się w pełni zasadny. Przedstawiony Projekt wpisuje się pozytywnie w zakres zawartych w Strategii PSG sp. z o.o. inicjatyw, związanych z nowymi technologiami i innowacjami dotyczącymi rozwoju i większego wykorzystania technologii LNG i technologii wodorowych (Power-to Gas) wdrażanych w naszej Spółce.</p>		
28.	Uwaga ogólna	<p>Nowoprojektowany art. 28zb ust. 1 pkt 7) ustawy – pytanie techniczne: czy możliwym jest opracowanie nowego rodzaju CNG lub LNG? Taka możliwość wynika z projektu ww. nowej jednostki redakcyjnej ustawy.</p>	<p>IGG PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o.</p>	<p>Uwzględniono</p> <p>Przyjęto poprzez dodanie odpowiednich zapisów w projekcie.</p>
29.	Uwaga ogólna	<p>Wprowadzenie do projektu paliw bionadnawialnych powstałych w wyniku</p>	<p>IGG</p>	<p>Odrzucono</p>

		kompostowania lub w procesie oczyszczania ścieków (biometan po oczyszczeniu biogazu) – forma sprężona: CBG lub płynna LBG	PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o.	Wspomniane technologie powinny być wspierane w ramach projektów finansowanych z innych źródeł.
30.	Uwaga ogólna	Wprowadzenie do projektu paliw pochodzących z odzysku metanu kopalnianego: oznaczenia: CBM (coal-bed methane lub coalbed gas, coal seam gas (CSG), coal-mine methane (CMM)	IGG PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o.	Odrzucono Wspomniane technologie powinny być wspierane w ramach projektów finansowanych z innych źródeł. Wykorzystanie metanu przewidziane jest natomiast do generacji ciepła, energii elektrycznej i chłodu.
31.	Uwaga ogólna	Należy jednoznacznie zdefiniować płynne biopaliwa tak aby uniknąć kwalifikacji np. B10 jako biopaliwa i przeznaczanie na ten cel środków funduszu.	IGG PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o.	Przyjęto do wiadomości Kwestia ta zostanie doprecyzowana na etapie tworzenia rocznego planu finansowego.
32.	Uwaga szczegółowa	Nowoprojektowany art. 28za - wstawienie dodatkowego płatnika - OGP do Funduszu	IGG PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o.	Odrzucono Z istoty projektowanych rozwiązań wynika, że głównym beneficjentem będzie OSP – nie ma więc potrzeby wprowadzać obciążeń podmiotu, który nie jest głównym interesariuszem w zakresie rozwoju rynku elektromobilności
33.	Uwaga szczegółowa	Art. 1a projektu zmiany ustawy - „Przepisy ustawy stosuje się do biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, wodoru, energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie oraz sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG) wyłącznie w zakresie Rozdziału 4c Ustawy”. Projektowane nowe brzmienie art. 1 ust. 1a ustawy rozszerza zakres jej stosowania m.in. o sprężony gaz ziemny (CNG) oraz skroplony gaz ziemny (LNG). Jednakże dalsza analiza projektu, a także ustawy w aktualnym jej brzmieniu wskazuje, że będzie ona miała zastosowanie w odniesieniu do CNG i LNG jedynie w zakresie nowoprojektowanego rozdziału 4c ustawy, dotyczącego Funduszu Niskoemisyjnego	IGG PGNiG Obrót Detaliczny sp. z o.o.	Odrzucono Przepis projektowanego art. 1a ma za zadanie ustalenie zakresu przedmiotowy całej ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, a nie tylko zakres wsparcia udzielanego na podstawie regulacji

		Transportu. W konsekwencji powyższego, w ocenie Spółki, uzasadnione jest aby zakresu stosowania ustawy nie rozszerzać całościowo o LNG i CNG, a jedynie o zakres faktycznie dotyczący tych rodzajów paliw, czyli o rozdział 4c ustawy. Ustawa będzie miała zastosowanie do LNG i CNG jedynie w zakresie rozdziału 4c.		wprowadzonych w rozdziale 4c.
34.	Uwaga szczegółowa	Art. 1a projektu zmiany ustawy - „Przepisy ustawy stosuje się do biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, wodoru, energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie oraz sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG) sprężonego biometanu (CBG), skroplonego biometanu (LBG) oraz metanu ze złóż węgla (CBM, CMM) wyłącznie w zakresie Rozdziału 4c Ustawy”. Wprowadzenie zapisów uznających paliwa na cele transportowe <i>sprężony biometan (CBG), skroplony biometan (LBG) oraz metan ze złóż węgla (CBM, CMM) wpisuje się w politykę wykorzystania paliw bioodnawialnych lub wykorzystanych w systemie paliw zamiast bezpośredniej emisji do atmosfery. Wszystkie wymienione paliwa mogą być dystrybuowane przez sieć stacji CNG czy LNG na stacjach paliw..</i>	IGG PGNiG Obrót Deticzny sp. z o.o.	Odrzucono To nie są paliwa alternatywne, które będą wspierane przez FNT. Będą one wspierane w inny sposób – przykładowo przez programy realizowane przez NFOŚiGW.
35.	Uwaga szczegółowa	Nowoprojektowany art. 28za – wstawienie dodatkowego punktu 5 – ” środki przekazywane przez operatora Systemu przesyłowego gazu ziemnego w wysokości 0,1% kapitału zaangażowanego w działalność gospodarczą związaną w zakresie przesyłania gazu ziemnego”. Wprowadzenie sugerowanej zmiany ma na celu zwiększenie wysokości funduszu wspierającego rozwój sieci dystrybucji biopaliw oraz dostępu do infrastruktury CNG i LNG. Zapis zaangażuje pośrednio podmiot OGP w budowę infrastruktury biopaliw wraz z CNG i LNG dla odbiorców końcowych.	IGG PGNiG Obrót Deticzny sp. z o.o.	Odrzucono Z istoty projektowanych rozwiązań wynika, że głównym beneficjentem będzie OSP – nie ma więc potrzeby wprowadzać obciążeń podmiotu, który nie jest głównym interesariuszem w zakresie rozwoju rynku elektromobilności
36.	Uwaga szczegółowa	Proponujemy rozszerzyć art. 28zb ust. 1 o: 1.1. punkt 6a: „Dofinansowanie ceny wodoru wykorzystywanego do tankowania pojazdów napędzanych energią elektryczną z ogniw paliwowych” oraz 1.2. wspieranie : • inwestycji w wytwarzanie paliw alternatywnych (można ew. dodać „w szczególności z wykorzystaniem technologii power to gas”) • finansowania badań nad wytwarzaniem paliw alternatywnych do stosowania w środkach transportu • rozwoju sieci tankowania paliw alternatywnych • finansowania produkcji wodoru z nadwyżkowej energii elektrycznej pozyskiwanej z odnawialnych źródeł Uzasadnienie: W okresie budowy i rozwoju rynku pojazdów elektrycznych z ogniwami paliwowymi istnieje potrzeba silnego promowania tego rodzaju transportu.	Grupa LOTOS S.A.	Odrzucono Proponowane zmiany wykraczają poza zakres projektowanej regulacji.

		Obecne koszty wytwarzania wodoru w wraz z kosztami budowy odpowiedniej infrastruktury przewyższają koszt porównywalnych paliw alternatywnych a tym samym nie zachęcają do jego stosowania. Rozwój technologii wytwarzania i upowszechnienie stosowania wodoru w transporcie doprowadzi do spadku kosztu jednostkowego wytwarzania wodoru i umożliwi stosowanie cen rynkowych.		
37.	Uwaga ogólna	<p>Ponadto według przeprowadzonych wstępnych analiz, wsparciem dla rozwoju rynku oraz infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie, równoległe z powołaniem Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, może być stworzenie mechanizmów prawnych, dzięki którym podmioty zobowiązane do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego będą zainteresowane zaangażowaniem w rozwój zarówno rynku jak i infrastruktury paliw alternatywnych. Poniżej podajemy przykłady takich rozwiązań:</p> <p>- Dyrektywa 2015/1513/WE definiując cel dla energii odnawialnej w transporcie, zarówno w zakresie licznika jak i mianownika mówi również o energii elektrycznej. W dotychczasowym brzmieniu ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, jak również w przedmiotowym projekcie nowelizacji ustawy, przy definicji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) i określeniu obowiązków nakładanych na podmioty zobowiązane do realizacji NCW brak jest uwzględnienia tych zapisów. Należy zatem w przywoływanych definicjach konsekwentnie rozszerzyć zarówno licznik jak i mianownik o energię elektryczną stosowaną w pojazdach samochodowych, sprzedawaną odbiorcy końcowemu przez podmioty zobowiązane do realizacji NCW. Ponadto postulujemy wprowadzenie rozwiązań umożliwiających rozliczanie NCW za pomocą bilansu masy/energii co dalej przekładało by się m.in. na możliwość rozliczania w NCW zawartego w paliwach biowodoru wyprodukowanego z biometanu lub innych źródeł OZE (w tym w procesie elektrolizy), jak również rozliczanego na podstawie bilansu masy biometanu sprzedawanego na stacjach paliw.</p>	Grupa LOTOS S.A.	<p>Odrzucono</p> <p>Przedłożone uwagi nie obejmują kwestii dotyczących aspektów formalnych związanych z utworzeniem FNT – wykraczają więc poza materię nowelizacji. Propozycje te są natomiast przedmiotem analizy w ramach nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, związanej z implementacją dyrektywy ILUC.</p>
38.	Uwaga szczegółowa	<p>Proponujemy rozszerzyć art. 28zb ust. 1 o:</p> <p>1.1. punkt 6a: „Dofinansowanie ceny wodoru wykorzystywanego do tankowania pojazdów napędzanych energią elektryczną z ogniw paliwowych” oraz</p> <p>1.2. wspieranie : inwestycji w wytwarzanie paliw alternatywnych (można ew. dodać „ w szczególności z wykorzystaniem technologii <i>power to gas</i>”) finansowania badań nad wytwarzaniem paliw alternatywnych do stosowania w środkach transportu rozwoju sieci tankowania paliw alternatywnych finansowania produkcji wodoru z nadwyżkowej energii elektrycznej pozyskiwanej z odnawialnych źródeł.</p>	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej	<p>Odrzucono</p> <p>Proponowane zmiany wykraczają poza zakres projektowanej regulacji.</p>

		<p><u>Uzasadnienie:</u></p> <p>W okresie budowy i rozwoju rynku pojazdów elektrycznych z ogniwami paliwowymi istnieje potrzeba silnego promowania tego rodzaju transportu. Obecne koszty wytwarzania wodoru wraz z kosztami budowy odpowiedniej infrastruktury przewyższają koszt porównywalnych paliw alternatywnych, a tym samym nie zachęcają do jego stosowania. Rozwój technologii wytwarzania i upowszechnienie stosowania wodoru w transporcie doprowadzi do spadku kosztu jednostkowego wytwarzania wodoru i umożliwi stosowanie cen rynkowych.</p> <p>Ponadto wsparciem dla rozwoju rynku oraz infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie, równoległe z powołaniem Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, powinno być stworzenie mechanizmów prawnych, dzięki którym podmioty zobowiązane do realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego będą zainteresowane zaangażowaniem w rozwój zarówno rynku, jak i infrastruktury paliw alternatywnych.</p> <p>Dyrektywa 2015/1513/WE definiując cel dla energii odnawialnej w transporcie, zarówno w zakresie licznika jak i mianownika mówi również o energii elektrycznej. W dotychczasowym brzmieniu ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, jak również w przedmiotowym projekcie nowelizacji ustawy, przy definicji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW) i określeniu obowiązków nakładanych na podmioty zobowiązane do realizacji NCW brak jest uwzględnienia tych zapisów. Należy zatem w przywoływanych definicjach konsekwentnie rozszerzyć zarówno licznik, jak i mianownik o energię elektryczną stosowaną w pojazdach samochodowych, sprzedawaną odbiorcy końcowemu przez podmioty zobowiązane do realizacji NCW.</p> <p>Ponadto postulujemy wprowadzenie rozwiązań umożliwiających rozliczanie NCW za pomocą bilansu masy(energii) co dalej przekładałoby się m.in. na możliwość rozliczania w NCW zawartego w paliwach biowodoru wyprodukowanego z biometanu lub innych źródeł OZE (w tym w procesie elektrolizy), jak również rozliczanie na podstawie bilansu masy biometanu sprzedawanego na stacjach paliw.</p>		
39.	Uwaga ogólna	<p>Krajowa Izba Paliw Alternatywnych proponuje aby przeznaczenie środków Funduszu wymienione w art. 28zb objęło również bio propan-butan i LPG we wszystkich obszarach produkcji dystrybucji i dostosowania infrastruktury. Krajowa Izba Paliw Alternatywnych planuje wprowadzenie bio propan-butanu na rynek już w przyszłym roku. Planujemy, że będzie to biokomponent LPG. To bardzo korzystny sposób na wykonanie NCW i NCR w paliwach transportowych i możliwy do szybkiego wdrożenia. Dlatego wnioskujemy o objęcie propan-butanu i LPG</p>	Krajowa Izba Paliw Alternatywnych	<p>Odrzucono</p> <p>Rynek LPG to rynek rozwinięty, na którym infrastruktura do tankowania znajduje się na podobnym poziomie rozwoju jak infrastruktura do tankowania</p>

		obszarem wsparcia Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.		paliw konwencjonalnych. Wskazane przez Projektodawcę działania w ramach rozwoju rynków innych paliw alternatywnych dają natomiast największą szansę na redukcję emisji w transporcie.
40.	Uwaga ogólna	<p>W imieniu Polskiej Organizacji Gazu Płynnego - Związku Pracodawców, zrzeszającej największych dystrybutorów gazu skroplonego (LPG) oraz producentów sprzętu dla tego sektora i w związku z otrzymanym pismem dotyczącym <i>Projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych</i> i powołania Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, zwracam się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o uwzględnienie gazu LPG w projekcie ww. ustawy.</p> <p>Wnioskujemy o:</p> <p>w Art.1 ust. 1a – po słowach skroplonego gazu ziemnego (LNG), wstawić skroplonego gazu LPG</p> <p>w Art. 28 zb. pkt. 5 –po słowach skroplony LNG wstawić skroplony gaz LPG</p> <p>w Art. 28 zb. pkt. 7 i 8 – jak wyżej, tj. wstawić skroplony gaz LPG</p> <p><u>Uzasadnienie:</u></p> <p>Paliwa gazowe, w tym gaz płynny LPG, są w pełni popierane przez instytucje europejskie poprzez odpowiednio promujące je uregulowania – w tym adekwatne dyrektywy europejskie, jak chociażby Dyrektywa z dnia 22 października 2014 roku w sprawie w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, czy też w komunikacie Komisji z dnia 24 stycznia 2013 r. zatytułowanym „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych”, gdzie stwierdzono, że głównymi paliwami alternatywnymi wykazującymi potencjał w zakresie długoterminowego zastępowania ropy naftowej są obecnie energia elektryczna, wodór, biopaliwa, gaz ziemny oraz gaz płynny (LPG) (zwany dalej „LPG”), również w świetle ich możliwego jednoczesnego oraz łączonego wykorzystania, na przykład za pomocą systemów technologii dwupaliwowej. Gaz płynny LPG jest paliwem alternatywnym pochodzącym z wydobycia naturalnego i rafinacji ropy naftowej, charakteryzującym się mniejszym śladem węglowym i <u>znacznie mniejszymi emisjami zanieczyszczeń niż paliwa konwencjonalne</u>. Oczekuje się też, że bio-LPG otrzymywany z różnego rodzaju biomasy stanie się w średniej lub długiej perspektywie czasowej realną technologią. LPG może być stosowany w transporcie drogowym (przez samochody osobowe i pojazdy ciężarowe) niezależnie od długości tras. Można go również wykorzystywać w żegludzie śródlądowej i w</p>	Polska Organizacja Gazu Płynnego	<p>Odrzucono</p> <p>Rynek LPG to rynek rozwinięty, na którym infrastruktura do tankowania znajduje się na podobnym poziomie rozwoju jak infrastruktura do tankowania paliw konwencjonalnych. Wskazane przez Projektodawcę działania w ramach rozwoju rynków innych paliw alternatywnych dają natomiast największą szansę na redukcję emisji w transporcie.</p>

	<p>żegludze morskiej bliskiego zasięgu. Jak wiadomo do celów ww. dyrektywy przyjęto następujące definicje: 1) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu. Obejmują one między innymi: — energię elektryczną, — wodór, — biopaliwa zdefiniowane w art. 2 lit. i) dyrektywy 2009/28/WE, — paliwa syntetyczne i parafinowe, — gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny — CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny — LNG), oraz — gaz płynny (LPG); Pragniemy zauważyć, że i inne opracowania/zalecenia, jak np. „Good Practice Examples Appendix A Suggested Template for National Policy Frameworks” w pełni uwzględniają LPG we wszelkich zastosowaniach. Polska zaliczana jest do liderów światowych w zakresie rozwoju autogazu (gazu płynnego LPG), a wśród krajów UE plasuje się na pierwszym miejscu pod względem ilości samochodów osobowych z instalacją LPG. Jako kraj posiadamy w pełni rozwiniętą i, naszym zdaniem, wystarczającą infrastrukturę do obsługi tego sektora paliw. Polscy producenci i dystrybutorzy instalacji autogazowych, w tym zbiorników samochodowych to ścisła światowa czołówka. Uważamy jednak, że nadal istnieją szanse rozwoju tego rynku. Dla przykładu: jesteśmy pionierami w zastosowaniu mieszanki Diesel-LPG-mix, jak również polskie firmy pracują nad wdrożeniem zastosowania gazu tak LPG, jak i CNG do ciągników rolniczych oraz prowadzą prace udoskonalające instalacje zasilania pojazdów. Uważamy, że brak uwzględniania LPG w projekcie dokumentu na wiele lat zablokuje wszelkie prace badawczo-rozwojowe ze szkodą dla konkurencyjności tej branży wobec innych państwa, jak i innych sektorów gospodarki. Nasze wnioski oznaczają wyłącznie uwzględnienie LPG w przepisach ogólnych, jak również ewentualne wsparcie dla transportu publicznego, badań, programów edukacyjnych czy działań związanych z monitorowaniem prawidłowości funkcjonowania rynku. Jesteśmy do dyspozycji Pana Ministra, deklarując gotowość do przedstawienia wszelkich dalszych informacji. Jako przykład możemy przytoczyć m.in. wyniki badań wykonanych w Instytucie Transportu Samochodowego, gdzie po zastosowaniu mieszanki LPG-Diesel odnotowano zmniejszenie emisji cząstek stałych o 85% w stosunku do samego diesla. Liczymy na pozytywne rozpatrzenie naszych wniosków, mając na uwadze zalety ekologiczne tego produktu, jak również zdając sobie sprawę z priorytetów rozwoju transportu niskoemisyjnego, które zostaną określone w odpowiednim rozporządzeniu ministra właściwego do spraw energii.</p>		
--	--	--	--

W ramach konsultacji publicznych i opiniowana, projekt został przekazany do LOTOS Petrobaltic S.A., Komisji Krajowej NSZZ Solidarność, Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych OPZZ, Forum Związków Zawodowych, Konfederacji Lewiatan, Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej, Business Centre Club, Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Krajowej Izby Gospodarczej, Polskiego

Górnictwa Naftowego i Gazownictwa S.A., Izby Gospodarczej Gazownictwa, Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych, Instytutu Transportu Samochodowego, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, Polskiej Izby Motoryzacji, Instytutu Nafty i Gazu, Instytutu Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL Sp. z o.o., Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Przemysłu Rafineryjnego, Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Polskiej Izby Paliw Płynnych, Grupy Lotos S.A., PKN Orlen S.A., Operatora Logistycznego Paliw Płynnych Sp. z o.o., Krajowej Izby Biopaliw, Krajowej Izby Paliw Alternatywnych, Krajowej Rady Gorzelnictwa i Produkcji Biopaliw, Krajowego Zrzeszenia Producentów Rzepaku, Polskiego Stowarzyszenia Producentów Oleju, Związku Gorzelni Polskich oraz Krajowej Izby Biegłych Rewidentów.

W trybie przepisów ustawy z dnia 7.7.2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz.U.2005.169.1414 z dnia 2005.09.06 z późn. zm.) zgłosił się jeden podmiot – PKN ORLEN S.A.

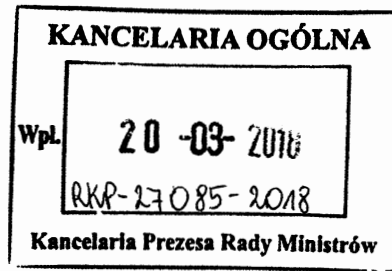
Zachowano oryginalną pisownię treści uwag.



Warszawa 19 marca 2018 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1457.2016 / 25/kr



KPRM



dot.: RM-10-44-18 z 12.03.2018 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

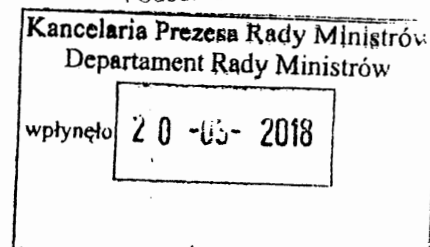
Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Do wiadomości:

Pan Krzysztof Tchórzewski
Minister Energii

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu



ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ENERGII¹⁾

z dnia

w sprawie szczegółowych warunków udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz szczegółowego sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu

Na podstawie art. 28zf ust. 5 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 285, 624 i 2290 oraz z 2018 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe warunki udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu;
- 2) szczegółowy sposób rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Rozdział 2

Wsparcie inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych

§ 2. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zwanej dalej „ustawą” można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
 - a) kosztów bezpośrednio związanych z realizacją działań inwestycyjnych, na działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 1 ustawy lub

¹⁾ Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

- b) kosztów niezbędnych do realizacji działań inwestycyjnych określone w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. poz. 1579);
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy do wysokości 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem.

Rozdział 3

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. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 2 ustawy, w zakresie budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży sprężonego gazu ziemnego (CNG) wykorzystywanego w transporcie można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
 - a) kosztów dokumentacji budowlanej oraz dokumentacji powykonawczej,
 - b) kosztów nadzoru inwestorskiego,
 - c) kosztów robót wstępnych, w tym koszty ogrodzenia placu budowy, wykonania tymczasowego przyłącza elektrycznego, geodezji, niwelacji terenu, wykonania drogi dojazdowej, ogrzewanego kontenera stacji redukcyjno-pomiarowej wykonania ogrodzenia terenu stacji wraz z bramą wjazdową, instalacji monitoringu oraz wyposażenie przeciwpożarowego,
 - d) kosztów wykonania przyłącza energetycznego ze stacji transformatorowej do stacji redukcyjno-pomiarowej, wykonania instalacji energetycznej, linii kablowej, szafy elektrycznej wraz z zabezpieczeniami, oświetlenia stacji, lokalnej sieci internetowej, instalacji zasilania awaryjnego,
 - e) kosztów wykonania instalacji odgromowej i uziemiającej wraz z masztem odgromowym oraz oświetlenie terenu stacji,
 - f) kosztów wykonania przyłącza gazowego,
 - g) kosztów orurowania, prac spawalniczych oraz wykonania wsporników,
 - h) kosztów agregatu sprężarkowego wraz z osuszaczem,
 - i) kosztów oprzyrządowania aparatury kontrolnej agregatu sprężarkowego,

- j) kosztów instalacji gazu na wejściu do kontenera sprężarki (w szczególności – filtr wewnętrzny, manometr, automatyczny zawór odcinający),
 - k) kosztów instalacji gazu na wyjściu ze sprężarki (w szczególności – separator i filtr koalescencyjny, armatura),
 - l) kosztów systemu odzysku gazu w układzie sprężania,
 - m) kosztów automatycznego systemu zrzutu kondensatu,
 - n) kosztów instalacji osuszania sprężonego gazu,
 - o) kosztów kontenerowej zabudowy urządzeń,
 - p) kosztów instalacji aparatury kontrolno-pomiarowej i automatyki,
 - r) kosztów magazynu sprężonego gazu,
 - s) kosztów dystrybutora szybkiego tankowania,
 - t) kosztów instalacji wolnego/szybkiego tankowania,
 - u) kosztów zadaszenia dystrybutora,
 - w) kosztów fundamentów oraz wyspy pod dystrybutor CNG,
 - y) kosztów zakupu, dostawy i montażu lamp oświetlenia terenu i peronu stacji CNG,
 - z) kosztów instalacji elektrycznej, uziemiającej, odgromowej, przeciwporażeniowej, przetężeniowej oraz przeciwprzebieciowej,
 - za) kosztów opłaty przyłączeniowej elektrycznej;
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy, do wysokości 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem.

§ 4. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 2 ustawy, w zakresie budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu wykorzystywanego w transporcie można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
 - a) kosztów dokumentacji budowlanej oraz dokumentacji powykonawczej,
 - b) kosztów nadzoru inwestorskiego,
 - c) kosztów robót wstępnych – ogrodzenia placu budowy, wykonania tymczasowego przyłącza elektrycznego, geodezji, niwelacji terenu, wykonania drogi dojazdowej, ogrzewanego kontenera stacji redukcyjno-pomiarowej, wykonania ogrodzenia terenu stacji wraz z brama wjazdową, instalacji monitoringu oraz wyposażenie przeciwpożarowego,

- d) kosztów wykonania przyłącza energetycznego ze stacji transformatorowej do stacji redukcyjno-pomiarowej, wykonania instalacji energetycznej, linii kablowej, szafy elektrycznej wraz z zabezpieczeniami, oświetlenia stacji, lokalnej sieci internetowej, instalacji zasilania awaryjnego,
- e) kosztów wykonania instalacji odgromowej i uziemiającej wraz z masztem odgromowym oraz oświetlenie terenu stacji,
- f) kosztów orurowania, prac spawalniczych, wykonania wsporników,
- g) kosztów zakupu, dostawy i montażu urządzeń: zbiornik, parownice produktowe, parownica odbudowy ciśnienia, uproszczona dwuciągowa stacja redukcyjna, podgrzewacz elektryczny, nawadialnia, rurociąg procesowy wraz z armaturą, system kontroli i bezpieczeństwa, panel sterujący i telemetria. Zbiornik kriogeniczny, kompletna armatura pomiarowa, zabezpieczająca, odcinająca wraz z automatycznymi odcięciami, parownica atmosferyczna,
- h) kosztów zakupu, dostawy i montażu urządzeń – magazynu LNG (kompletny zestaw wiązek butlowych wyposażony w armaturę odcinającą ręczną i automatyczną, podgrzewania (grzałka elektryczna), regulatora ciśnienia,
- i) kosztów instalacji aparatury kontrolno-pomiarowej i automatyki, panelu automatycznego sterowania i panelu zasilania w tym kompresora oraz osuszacza do powietrza technologicznego,
- j) kosztów wykonania fundamentów, wanny lub ściany oddzielenia pożarowego,
- k) kosztów wykonania zbiornika retencyjnego oraz wykonania wyspy paliwowej,
- l) kosztów fundamentów oraz wyspy pod dystrybutory LNG,
- m) kosztów systemu wydawania paliwa LNG i rozliczania płatności,
- n) kosztów dystrybutora szybkiego tankowania,
- o) kosztów instalacji wolnego/szybkiego tankowania,
- p) kosztów zakupu, dostawy i montażu lamp oświetlenia terenu i peronu stacji LNG,
- r) kosztów układu odzysku gazu,
- s) kosztów układu do saturacji,
- t) kosztów zestawu parownic wysokociśnieniowych przystosowany do pracy naprzemiennej z automatyczną armaturą,
- u) kosztów transport i rozładunku elementów stacji tankowania LNG,
- w) kosztów uruchomienia stacji – prób szczelności, uzyskania pozwolenia na eksploatację obiektu oraz zgłoszenia urządzeń do Urzędu Dozoru Technicznego,
- y) kosztów schłodzenia instalacji azotem,

- z) kosztów budowy stanowiska do pomiaru dostarczanego LNG,
 - za) kosztów opłaty przyłączeniowej elektrycznej;
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy, do wysokości 60% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem.

§ 5. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 2 ustawy, w zakresie budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży wodoru wykorzystywanego w transporcie można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
- a) kosztów dokumentacji budowlanej oraz dokumentacji powykonawczej,
 - b) kosztów nadzoru inwestorskiego,
 - c) kosztów robót wstępnych – ogrodzenia placu budowy, wykonania tymczasowego przyłącza elektrycznego, geodezji, niwelacji terenu, wykonania drogi dojazdowej, ogrzewanego kontenera stacji redukcyjno-pomiarowej, wykonania ogrodzenia terenu stacji wraz z brama wjazdową, instalacji monitoringu oraz wyposażenia przeciwpożarowego,
 - d) kosztów wykonania przyłącza energetycznego ze stacji transformatorowej do stacji redukcyjno-pomiarowej, wykonania instalacji energetycznej, linii kablowej, szafy elektrycznej wraz z zabezpieczeniami, oświetlenia stacji, lokalnej sieci internetowej, instalacji zasilania awaryjnego,
 - e) kosztów zakupu, dostawy i montażu urządzeń;
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy do wysokości 85% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem.

§ 6. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 2 ustawy w zakresie budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
- a) kosztów przygotowania dokumentacji projektowej,
 - b) kosztów prac budowlanych związane z przygotowaniem gruntu pod inwestycję,
 - c) kosztów zakupu stacji ładowania,

- d) kosztów zakupu oprogramowania dla stacji ładowania – nabycie systemów teleinformatycznych zapewniających komunikację/system płatności na potrzeby obsługi stacji, w tym zakup oprogramowania – system do zarządzania stacjami ładowania dla operatorów infrastruktury oraz systemu do świadczenia usługi ładowania (w tym do obsługi rozliczeń i płatności),
 - e) kosztów budowy lub modernizacji drogi lub dróg dojazdowych do stacji ładowania,
 - f) kosztów wykonania przyłącza do sieci elektroenergetycznej lub jego modernizacja,
 - g) kosztów budowy nowych stacji transformatorowych oraz przebudowy istniejących stacji transformatorowych,
 - h) kosztów instalacji magazynowania energii działających w ramach lub na potrzeby stacji ładowania,
 - i) kosztów oznakowania drogowego/poziomego stacji ładowania,
 - j) kosztów zakupu systemów do bilansowania mocy lub dynamicznego zarządzania mocą stacji (lub grupy stacji);
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.
2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy do wysokości:
- 1) 80% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego lub
 - 2) 80% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia zwrotnego lub
 - 3) 49% liczby akcji lub udziałów lub 49% wartości nominalnej wyemitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego obligacji.

Rozdział 4

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

§ 7. 1. Wsparcie dla projektu realizującego cel, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 3 ustawy, można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
 - a) kosztów bezpośrednio związanych z realizacją działań inwestycyjnych 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 lub
- b) kosztów niezbędnych do realizacji działań inwestycyjnych określone w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.
2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy do wysokości:
- 1) 30% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego lub
 - 2) 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia zwrotnego.

Rozdział 5

Wsparcie dla producentów środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub wodór oraz przedsiębiorców w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej prowadzących działalność w zakresie produkcji podzespołów do tych środków transportu

§ 8. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 4 ustawy, można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
 - a) kosztów bezpośrednio związanych z realizacją działań inwestycyjnych polegających na produkcji środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub wodór lub
 - b) kosztów bezpośrednio związanych z produkcją podzespołów do środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub wodór lub
 - c) kosztów niezbędnych do realizacji działań inwestycyjnych określonych w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;

2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy, do wysokości:

- 1) 30% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego lub
- 2) 80% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia zwrotnego lub
- 3) 49% liczby akcji lub udziałów lub 49% wartości nominalnej wyemitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego obligacji.

Rozdział 6

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, wodór lub energię elektryczną

§ 9. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 5 ustawy, można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem:
 - a) kosztów bezpośrednio związanych z realizacją działań inwestycyjnych polegających na wsparciu 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, wodór lub energię elektryczną lub
 - b) kosztów niezbędnych do realizacji działań inwestycyjnych określonych w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy, do wysokości:

- 1) 80% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego lub

- 2) 80% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia zwrotnego.

Rozdział 7

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 energię elektryczną

§ 10. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 6 ustawy, można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
 - a) kosztów bezpośrednio związanych z dofinansowaniem 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 energię elektryczną lub
 - b) kosztów niezbędnych do realizacji działań inwestycyjnych określonych w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy, do wysokości 80% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego.

Wsparcie 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 oraz wdrożeń eksploatacyjnych wyników tych badań

§ 11. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działania, o których mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 7 ustawy, można uzyskać:

- 1) w zakresie realizacji działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy, na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
 - a) kosztów bezpośrednio związanych z prowadzeniem badań, na które zostało przyznane wsparcie, lub
 - b) kosztów niezbędnych do prowadzenia badań, na które zostało przyznane wsparcie, obejmujących koszty:
 - wynagrodzenia personelu prowadzącego badania,
 - zakupu aparatury naukowo-badawczej i innych urządzeń służących do prowadzenia badań, w zakresie i przez okres niezbędny do prowadzenia badań – z zastrzeżeniem, że jeżeli aparatura naukowo-badawcza i inne urządzenia nie są wykorzystywane do prowadzenia badań przez całkowity okres ich użytkowania, to są to koszty amortyzacji odpowiadające okresowi prowadzenia badań obliczone na podstawie przepisów o rachunkowości,
 - odpłatnego korzystania z aparatury naukowo-badawczej i innych urządzeń służących do prowadzenia badań, w zakresie i przez okres niezbędny do ich prowadzenia,
 - najmu lub dzierżawy gruntów i nieruchomości zabudowanych, w zakresie i przez okres prowadzenia badań,
 - usług badawczych wykonanych na podstawie umowy, wiedzy technicznej i patentów zakupionych lub użytkowanych na podstawie licencji, uzyskanych od osób trzecich na warunkach rynkowych, oraz usług doradczych i usług równorzędnych wykorzystywanych wyłącznie na potrzeby prowadzenia badań,
 - operacyjne, w tym koszty nabycia i zużycia materiałów i środków eksploatacyjnych;

- 2) jeżeli w zakresie realizacji działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 7 lit. b ustawy, wnioskodawca przedstawi do wsparcia koszty bezpośrednio związane z wdrożeniem eksploatacyjnym wyników badań;
- 3) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy do wysokości:

- 1) 90% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego lub
- 2) 90% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia zwrotnego.

Rozdział 9

Wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub 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

§ 12. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o których mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 8 ustawy, można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
 - a) kosztów zakupu lub wykonania elementów infrastruktury edukacyjnej, w tym na ścieżkach dydaktycznych, edukacyjne elementy małej infrastruktury w przypadku programu dotyczącego rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury edukacyjnej promującej wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej w transporcie,

- b) kosztów zakupu materiałów, sprzętu i pomocy dydaktycznych niezbędnych do realizacji programu edukacyjnego, wynagrodzenia osób prowadzących zajęcia edukacyjne, kosztów zbiorowego transportu uczestników zajęć, kosztów wyżywienia i noclegów dla uczestników zajęć w przypadku zajęć edukacyjnych realizowanych przez podmioty promujące wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej w transporcie, realizujące edukację we wspomnianym zakresie dla co najmniej 1.000 osób rocznie, przy czym:
- czas trwania zajęć edukacyjnych musi wynosić minimum 3 godziny zegarowe dziennie (czas trwania zajęć może być podzielony),
 - do czasu trwania zajęć edukacyjnych nie wlicza się czasu związanego z dojazdem do i z miejsca edukacji,
 - nie są uprawnieni do otrzymania dofinansowania opiekunowie grup,
- c) kosztów zakupu materiałów i sprzętu bezpośrednio związanych z prowadzonym działaniem, z wyłączeniem sprzętu elektronicznego i optycznego w przypadku akcji edukacyjnych (jednorazowe lub cykliczne imprezy, wydarzenia mające charakter edukacyjny, skierowane do określonej grupy odbiorców o zasięgu co najmniej gminnym) i kampanie edukacyjne (upowszechnienie wiedzy na dany temat z wykorzystaniem różnorodnych metod przekazywania informacji o zasięgu co najmniej gminnym),
- d) kosztów opracowania merytorycznego i graficznego, tłumaczenia technicznego przygotowania do druku i druk materiałów szkoleniowych, kosztów zbiorowego transportu uczestników, wynajmu sal wraz z oprzyrządowaniem multimedialnym (z wyłączeniem wynajmu sal własnych), honoraria kadry szkoleniowej w przypadku warsztatów i szkoleń (kompleksowe projekty szkoleniowe w formie zajęć stacjonarnych i terenowych),
- e) kosztów produkcji materiałów medialnych oraz ich emisji i publikacji w przypadku programów wykorzystujących media informacyjne (programy telewizyjne, audycje radiowe i artykuły prasowe w czasopismach ogólnotematycznych),
- f) kosztów przygotowania i wykonania ekspozycji prac, nagród w ramach konkursów edukacyjnych promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub 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 z wyłączeniem nagród pieniężnych w przypadku wystaw/konkursów o zasięgu co najmniej gminnym: wynajem sal wraz z oprzyrządowaniem multimedialnym (z wyłączeniem wynajmu sal własnych), przy czym:

- do kosztów nagród indywidualnych zalicza się koszty wydawnictwa, artykuły szkolne, sprzęt sportowo-turystyczny i fotograficzny, gry dydaktyczne, sprzęt ogrodniczy, drobny sprzęt elektroniczny, sadzonki roślin, torby ekologiczne, drobne upominki,
 - do kosztów nagród zbiorowych zalicza się koszty o których mowa w tiret 1 lub pomoce dydaktyczne (np. plansze edukacyjne, mikroskopy, mapy, wyposażenie pracowni szkolnych), wyjazdy edukacyjno-przyrodniczo-krajoznawcze na terenie Polski,
- g) kosztów opracowania merytorycznego i graficznego, tłumaczenia, techniczne przygotowania do druku i druku wydawnictw (w postaci zwartej, osobnej publikacji, w formie papierowej i/lub elektronicznej) oraz kosztów ich dystrybucji, wynajem sal wraz z oprzyrządowaniem multimedialnym (z wyłączeniem wynajmu sal własnych), honoraria prelegentów – w przypadku konferencji, z wyłączeniem konferencji odbywających się poza granicami kraju,
- h) kosztów opracowania merytorycznego i graficznego, tłumaczenia, techniczne przygotowania do druku i druku oraz kosztów dystrybucji, kosztów produkcji płyt i ich dystrybucji w przypadku bezpłatnych wydawnictw standardowych (np. książki, monografie, albumy, atlasy, czasopisma ekologiczne, bez podręczników i skryptów) oraz wydawnictwa multimedialne (np. programy i gry o tematyce ekologicznej),
- i) kosztów zakupu i dystrybucji czasopism w przypadku kosztów prenumeraty czasopism promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej w transporcie dla szkół i ośrodków edukacyjnych
- przy czym, do kosztów uznanych kwalifikujących się do objęcia wsparciem w ramach działań, o których mowa w tym należą także:
- a) koszty merytoryczne i graficzne opracowanie materiałów w przypadku publikacji internetowych,

- b) koszt produkcji i emisji spotów telewizyjnych, radiowych, oraz informacji prasowych, opracowanie merytoryczne i graficzne, tłumaczenia, techniczne przygotowanie do druku i druk lub zakup materiałów informacyjno-promocyjnych (np. billboardy, plakaty, banery, ulotki, broszury, zaproszenia itp.), koszty dystrybucji materiałów informacyjno-edukacyjnych w przypadku kosztów materiałów informacyjno-edukacyjnych;
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.
2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy do wysokości 100% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego.

Rozdział 10

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

§ 13. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działanie, o których mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 9 ustawy można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia tym wsparciem:
- a) kosztów zakupu nowych pojazdów silnikowych po raz pierwszy rejestrowanych w Polsce, fabrycznie przystosowane do zasilania sprężonym gazem ziemnym CNG, skroplonym gazem ziemnym LNG, sprężonym lub skroplonym biometanem, zgodnie z definicją w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 79,106,138 i 317) i Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów,
 - b) kosztów zakupu nowych samochodów ciężarowych do przewozu ładunków kategorii N zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
 - c) kosztów zakupu nowych samochodów specjalnych kategorii SG zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

- d) kosztów zakupu nowych samochodów kategorii M zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) jeżeli:
- a) środki transportu będą wykorzystywane do przewozów osobowych,
 - b) między organizatorem a operatorem została zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - c) organizator zobowiąże się do: wykorzystywania w nowych pojazdach, na których zakup przyznane zostało wsparcie, określonej ilości niedokonywania w okresie 5 lat od dnia zakupu pojazdów, o których mowa w lit. a, sprzedaży lub zbycia w innej formie tych pojazdów oraz ich modyfikacji uniemożliwiającej wykorzystywanie ustalenia w umowie, że raz w roku w okresie, o którym mowa w lit. a, operator podda się kontroli przeprowadzanej przez organizatora mającej na celu zweryfikowanie faktu wykorzystywania w pojazdach, o których mowa w lit. a,
 - d) koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.
2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy do wysokości:
- 1) 40% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego lub
 - 2) 3.50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia zwrotnego.
3. Wysokość wsparcia nie może przekroczyć kosztu zakupu nowych pojazdów zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG), wodorem lub napędzanych energią elektryczną.

Rozdział 11

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

§ 14. Wsparcie dla projektu realizującego działania, o których mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 10 ustawy można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem:
 - a) kosztów organizacji przedsięwzięć mających na celu poprawę jakości monitorowania prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw

- ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie,
- b) kosztów organizacji konferencji i seminariów o zasięgu krajowym, dotyczących monitorowania prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie,
 - c) kosztów wykonania analiz i raportów dotyczących monitorowania prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie,
 - d) kosztów wypracowania mechanizmów i zastosowania rozwiązań technologicznych służących polepszaniu jakości monitorowania prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie;
- 2) do kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem zalicza się także:
- a) koszty analizy, prac przygotowawczych, koszty inwestycyjne, lub
 - b) koszty bezpośrednio związane z realizacją działań inwestycyjnych polegających na wsparciu 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,
 - c) koszty niezbędne do realizacji działań inwestycyjnych określone w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa;
- 3) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.

Promocja wytwarzania i wykorzystywania biokomponentów i biopaliw ciekłych

§ 15. 1. Wsparcie dla projektu realizującego działania, o których mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 11 ustawy można uzyskać:

- 1) na pokrycie następujących kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem:
 - a) kosztów organizacji przedsięwzięć mających na celu promocję wytwarzania i wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych, w tym wsparcia ekologicznego transportu publicznego w uzdrowiskach, jak również na obszarach chroniących środowisko naturalne, oraz wykorzystania biopaliw ciekłych przez użytkowników pojazdów i maszyn rolniczych,
 - b) kosztów organizacji konferencji i seminariów o zasięgu krajowym, dotyczących wytwarzania i wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych,
 - c) kosztów pokrycia składek członkowskich w organizacjach branżowych działających na rzecz promocji wykorzystania biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych w transporcie, w części dotyczącej działalności promocyjnej tych organizacji,
 - d) kosztów bezpośrednio związanych z realizacją działań promocji wytwarzania i wykorzystywania biokomponentów i biopaliw ciekłych lub
 - e) kosztów, których poniesienie jest niezbędne do realizacji działań związanych z realizacją promocji wytwarzania i wykorzystywania biokomponentów i biopaliw ciekłych, w szczególności kosztów:
 - przedsięwzięć, o których mowa w lit. a w tym kosztów:
 - produkcji i emisji filmów, spotów, programów telewizyjnych i radiowych, z wyjątkiem zakupu licencji i praw autorskich,
 - opracowania, druku i dystrybucji publikacji drukowanych,
 - opracowania, produkcji i dystrybucji publikacji multimedialnych,
 - wydania i dystrybucji czasopism i wkładek prasowych o tematyce ekologicznej,
 - założenia i obsługi strony internetowej,
 - konferencji i seminariów, o których mowa w lit. b w tym kosztów:
 - wynajmu pomieszczeń,
 - podróży i transportu,
 - zakwaterowania i wyżywienia,

- tłumaczeń,
 - promocji i informacji,
 - ochrony osób i mienia,
 - obsługi technicznej,
 - wynajmu sprzętu multimedialnego,
 - opracowania, druku i dystrybucji publikacji drukowanych,
 - składek członkowskich w organizacjach, o których mowa w lit. c w części dotyczącej działalności promocyjnej tych organizacji;
- 2) jeżeli koszty kwalifikujące się do objęcia wsparciem zostaną poniesione przez wnioskodawcę do dnia określonego w umowie o wsparcie.
2. Wsparcie może być przyznane wnioskodawcy do wysokości:
- 1) 30% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia bezzwrotnego lub
 - 2) 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem w przypadku wsparcia zwrotnego.

Rozdział 13

Szczegółowy sposób rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

§ 16. 1. Do rozliczenia udzielonego wsparcia podmiot, który uzyskał wsparcie na podstawie umowy o udzielenie wsparcia, o której mowa w art. 28zp ustawy przedkłada Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej określone tej umowie do tego celu dokumenty, w terminie w niej określonym.

2. Do wniosku o wypłatę środków dołącza się kserokopie faktur lub innych równoważnych dokumentów księgowych, o najwyższej wartości kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem, opiewających na sumę co najmniej 10% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem rozliczanych w danym wniosku o wypłatę środków.

3. Rozliczenie zaliczki następuje poprzez złożenie przez podmiot, który uzyskał wsparcie na podstawie umowy o udzielenie wsparcia, o której mowa w art. 28zp ustawy określonych w tej umowie dokumentów rozliczeniowych oraz ich zaakceptowanie przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

4. Wypłata kolejnej transzy zaliczki następuje po rozliczeniu uprzednio wypłaconej transzy zaliczki.

5. W przypadku zobowiązania, w umowie o udzielenie wsparcia, o której mowa w art. 28zp ustawy, do osiągnięcia przez projekt efektu rzeczowego i efektu ekologicznego projektu, efekt uznaje się za osiągnięty w przypadku jego realizacji na poziomie co najmniej 80%.

6. W przypadku zobowiązania, w umowie o udzielenie wsparcia, o której mowa w art. 28zp ustawy, do zapewnienia trwałość projektu musi być zachowana przez okres od roku do 10 lat od daty zakończenia projektu.

Rozdział 14

Przepis końcowy

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER ENERGII

w porozumieniu z:

MINISTER FINANSÓW

**MINISTER PRZEDSIĘBIORCZOŚCI
I TECHNOLOGII**

MINISTER ŚRODOWISKA

**MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz szczegółowego sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 28zf ust. 5 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 285, z późn. zm.).

W projektowanym rozporządzeniu określa się:

1) szczegółowe warunki udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu,

2) szczegółowy sposób rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu

– mając na względzie skuteczność wsparcia niskoemisyjnego transportu, rynku biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz prawidłowe wykorzystanie udzielonego wsparcia.

Ogólne warunki wsparcia są wskazane w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Rozporządzenie dotyczy projektów z obszaru m.in. wsparcia inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych oraz wsparcia 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.

Proponuje się, by przepisy rozporządzenia weszły w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278). Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych. Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz szczegółowego sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Energii</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia 12 marca 2018</p> <p>Źródło: Ustawa o biokomponentach i biopaliwach ciekłych</p> <p>Nr w wykazie prac ...</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz szczegółowego sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu zostało wprowadzone w art. 28zf ust. 5 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

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

Projektowane rozporządzenie określi szczegółowe warunki udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz szczegółowy sposób rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

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

Materia regulowana przedmiotowym rozporządzeniem nie jest regulowana w prawie wspólnotowym i nie podlega harmonizacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Jednostki samorządu terytorialnego – największe aglomeracje i obszary gęsto zaludnione	Przynajmniej 32 miasta	Dane GUS – projekt Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	Rozwój transportu zero- i niskoemisyjnego
Podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy	20–30 podmiotów	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	Możliwość wsparcia w zakresie inwestycji w instalacje do produkcji biopaliw ciekłych; poprawa konkurencyjności na rynku UE
Podmioty dokonujące obrotu LNG	1	1	Nowe możliwości (modele) biznesowe, stworzenie odpowiedniej infrastruktury (inwestycje oraz rozbudowa już istniejącej), redukcja wykorzystania paliw kopalnych oraz zwiększenie zużycia energii ze źródeł odnawialnych. Wzrost wykorzystania paliw alternatywnych.
Podmioty dokonujące obrotu wodorem	2	Opracowanie własne na podstawie danych IMP PAN	Nowe możliwości (modele) biznesowe, stworzenie odpowiedniej infrastruktury
Podmioty dokonujące obrotu CNG	26	Opracowanie własne na podstawie danych o ilości stacji CNG w Polsce	Nowe możliwości (modele) biznesowe, stworzenie odpowiedniej infrastruktury

Źródła finansowania								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ENERGII¹⁾

z dnia

**w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia
z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu**

Na podstawie art. 28zg ust. 6 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 285, 624 i 2290 oraz z 2018 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe kryteria wyboru projektów do udzielenia wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, o którym mowa w art. 28z ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zwanej dalej „ustawą”.

Rozdział 2

**Wsparcie dla inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych
lub innych paliw odnawialnych**

§ 2. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 1 ustawy stosuje się następujące kryteria szczególne:

- 1) projekt przyczynia się do zwiększenia wykorzystania biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych;
- 2) dotyczące wnioskodawcy:
 - a) prowadzi działalność gospodarczą w jednym z następujących obszarów:
 - produkcja lub dystrybucja biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych,
 - dystrybucja paliw gazowych,
 - obrót gazem,
 - instalacje elektryczne,
 - obrót energią elektryczną,

¹⁾ Minister Energii kieruje działem administracji rządowej – energia na podstawie § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Energii (Dz. U. poz. 2314).

- dystrybucja energii elektrycznej,
 - badania i eksperymentalne prace rozwojowe w zakresie nauk przyrodniczych i inżynierii,
 - produkcja gazu,
 - produkcja gazów przemysłowych,
- b) prowadzenie działalności, w obszarach, o których mowa w pkt 1 przez co najmniej dwa pełne okresy obrotowe.

§ 3. Dofinansowanie projektów w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 1 ustawy, stanowi pomoc *de minimis*.

Rozdział 3

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

§ 4. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 2 ustawy stosuje się następujące kryteria szczególne:

- 1) kryteria dotyczące wnioskodawcy:
 - a) prowadzenie działalności gospodarczej w jednym z następujących obszarów:
 - produkcji lub dystrybucji biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych,
 - dystrybucja paliw gazowych,
 - obrót gazem,
 - instalacje elektryczne,
 - obrót energią elektryczną,
 - dystrybucja energii elektrycznej,
 - badania i eksperymentalne prace rozwojowe w zakresie nauk przyrodniczych i inżynierii,
 - produkcja gazu,
 - produkcja gazów przemysłowych,
 - b) prowadzenie działalności, w obszarach, o których mowa w lit. a przez co najmniej dwa pełne okresy obrotowe,
 - c) zatrudnianie co najmniej 15 osób w segmencie infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), biometanu, wodoru lub budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną;

- 2) kryteria dotyczące projektu:
- a) projekt ma znaczenie dla tworzenia sieci stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wodoru lub sieci stacji ładowania energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie, w szczególności uwzględniając odległości pomiędzy stacjami tankowania lub stacjami ładowania,
 - b) projekt przyczynia się do realizacji celów określonych w planach gminy, o których mowa w art. 3 i art. 34 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317),
 - c) w ramach projektu zapewnia się, że stacja ładowania będzie ogólnodostępną stacją ładowania w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
 - d) w ramach projektu zapewnia się minimalizację jednostkowego kosztu budowy i rocznego utrzymania ogólnodostępnej stacji tankowania lub ładowania oraz dzięki odpowiedniej wysokości własnych środków finansowych, jakie posiada wnioskodawca, niezbędnych do wybudowania i zapewnienia eksploatacji ogólnodostępnej stacji tankowania lub ładowania,
 - e) zapewnienie, że stacja ładowania będzie funkcjonować co najmniej przez 5 lat od dnia zakończenia projektu,
 - f) projekt przyczynia się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w miejscowości, w której ma być realizowany projekt.

§ 5. Dofinansowanie projektów w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 2 ustawy, stanowi pomoc *de minimis*.

Rozdział 4

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

§ 6. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 3 ustawy stosuje się następujące kryteria szczegółowe:

- 1) kryteria dotyczące biokomponentów, których wytwórcy składają wniosek o wsparcie:
 - a) biokomponenty zostały wytworzone oraz sprzedane lub zbyte w innej formie przez wytwórcę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) biokomponenty zostały nabyte lub wytworzone po dniu wejścia w życie

- niniejszego rozporządzenia do dnia określonego w umowie o dofinansowanie,
- c) biokomponenty zostały wykorzystane w wytworzonych przez producenta paliwach ciekłych lub biopaliwach ciekłych wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) kryteria dotyczące wnioskodawcy:
- a) prowadzenie działalności gospodarczej w jednym z następujących obszarów:
 - produkcja lub dystrybucja biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych,
 - dystrybucja paliw gazowych,
 - obrót gazem,
 - instalacje elektryczne,
 - obrót energią elektryczną,
 - dystrybucja energii elektrycznej,
 - badania i eksperymentalne prace rozwojowe w zakresie nauk przyrodniczych i inżynierii,
 - produkcja gazu,
 - produkcja gazów przemysłowych,
 - b) prowadzenie działalności, w obszarach, o których mowa w lit. a przez co najmniej dwa pełne okresy obrachunkowe;
- 3) projekt ma znaczenie dla tworzenia sieci stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wodoru lub sieci stacji ładowania energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie, w szczególności uwzględniając odległości pomiędzy stacjami tankowania lub stacjami ładowania;
- 4) projekt przyczynia się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w miejscowości, w której ma być realizowany projekt.

Rozdział 5

Wsparcie dla producentów środków transportu napędzanych energią elektryczną, sprężonym gazem ziemnym (CNG), skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem oraz przedsiębiorców w rozumieniu art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej prowadzących działalność w zakresie produkcji podzespołów do tych środków transportu

§ 7. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 4 ustawy stosuje się następujące kryteria szczegółowe:

- 1) projekt ma znaczenie dla zapewnienia odpowiedniej ilości pojazdów napędzanych

sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, wodorem oraz energią elektryczną, pozwalającej na optymalne wykorzystanie zaprojektowanej i wybudowanej infrastruktury tankowania lub ładowania wymienionymi paliwami alternatywnymi;

- 2) projekt przyczynia się do polepszenia efektywności ekonomicznej użytkowania pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, wodorem oraz energią elektryczną, rozpatrywanej z perspektywy całkowitego kosztu dla użytkownika w cyklu życia pojazdu;
- 3) projekt przyczynia się do zwiększenia wykorzystania biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych;
- 4) kryteria dotyczące wnioskodawcy:
 - a) prowadzenie działalności gospodarczej w jednym z następujących obszarów:
 - produkcja lub dystrybucja biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych,
 - dystrybucja paliw gazowych,
 - obrót gazem,
 - instalacje elektryczne,
 - obrót energią elektryczną,
 - dystrybucja energii elektrycznej,
 - badania i eksperymentalne prace rozwojowe w zakresie nauk przyrodniczych i inżynierii,
 - produkcja gazu,
 - produkcja gazów przemysłowych,
 - produkcja środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub wodór oraz produkcja podzespołów do wymienionych środków transportu,
 - b) prowadzenie działalności, w obszarach, o których mowa w lit. a przez co najmniej dwa pełne okresy obrotowe.

§ 8. Dofinansowanie projektów w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 4 ustawy stanowi pomoc *de minimis*.

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, wodór lub energię elektryczną

§ 9. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 5 ustawy stosuje się następujące kryteria szczególne:

- 1) projekt ma znaczenie dla tworzenia sieci stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wodoru lub sieci stacji ładowania energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie, w szczególności uwzględniając odległości pomiędzy stacjami tankowania lub stacjami ładowania;
- 2) projekt przyczynia się do realizacji celów określonych w planach gminy, o których mowa w art. 3 i art. 34 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- 3) projekt ma znaczenie dla zapewnienia odpowiedniej ilości pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, wodorem oraz energią elektryczną, pozwalającej na optymalne wykorzystanie zaprojektowanej i wybudowanej infrastruktury, o której mowa w pkt 1 i 2;
- 4) projekt przyczynia się do polepszenia efektywności ekonomicznej użytkowania pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, wodorem oraz energią elektryczną, rozpatrywanej z perspektywy całkowitego kosztu dla użytkownika w cyklu życia pojazdu;
- 5) projekt przyczynia się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w miejscowości, w której ma być realizowany projekt;
- 6) w ramach projektu zapewnia się minimalizację jednostkowego kosztu budowy i rocznego utrzymania stacji tankowania lub ładowania oraz dzięki odpowiedniej wysokości własnych środków finansowych, jakie posiada wnioskodawca, niezbędnych do wybudowania i zapewnienia eksploatacji stacji tankowania lub ładowania;

- 7) wyniki, jeżeli została przeprowadzona, analizy poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w miejscowości, w której ma być realizowany projekt wskazują na potrzebę udzielenia wsparcia.

Rozdział 7

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 energię elektryczną

§ 10. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 6 ustawy stosuje się następujące kryteria szczegółowe:

- 1) projekt ma znaczenie dla tworzenia sieci stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wodoru lub sieci stacji ładowania energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie morskim lub śródlądowym;
- 2) projekt przyczynia się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu morskiego lub śródlądowego;
- 3) opłaty, o których mowa w 28ze ust. 1 pkt 6 ustawy ponosi podmiot cumujący statek o długości kadłuba co najmniej 20 m, przy czym ograniczenia tego nie stosuje się do statków dopuszczonych do przewozu więcej niż 12 pasażerów, promów oraz statków przystosowanych do prowadzenia zestawów holowanych, pchanych lub sprężonych, o ile takie zestawy nie składają się z małych statków.

§ 11. Dofinansowanie projektów w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 6 ustawy stanowi pomoc *de minimis*.

Rozdział 8

Wsparcie 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 oraz wdrożeń eksploatacyjnych wyników tych badań

§ 12. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 7 ustawy stosuje się następujące kryteria szczegółowe:

- 1) projekt przyczynia się do polepszenia efektywności ekonomicznej użytkowania pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem

ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, wodorem oraz energią elektryczną, rozpatrywanej z perspektywy całkowitego kosztu dla użytkownika w cyklu życia pojazdu;

- 2) jednostka naukowa lub konsorcjum naukowe zobowiąże się do zapewnienia, że wyniki badań, na które przyznane zostało dofinansowanie:
 - a) zostaną nieodpłatnie albo na zasadach rynkowych udostępnione wszystkim zainteresowanym, z zachowaniem równego dostępu do tych wyników,
 - b) nie będą bezpośrednio wdrażane przez jednostki naukowe lub konsorcja naukowe, którym przyznano dofinansowanie;
- 2) konsorcjum naukowe zobowiąże się do zapewnienia, że przedsiębiorca wchodzący w skład tego konsorcjum nie będzie mieć preferencyjnego dostępu do aparatury naukowo-badawczej oraz do wyników przeprowadzonych badań.

§ 13. Dofinansowanie projektów w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 7 ustawy stanowi pomoc *de minimis*.

Rozdział 9

Wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub 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

§ 14. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 8 ustawy stosuje się następujące kryteria szczególne:

- 1) projekt ma znaczenie dla tworzenia sieci stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wodoru lub sieci stacji ładowania energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie, w szczególności uwzględniając odległości pomiędzy stacjami tankowania lub stacjami ładowania;
- 2) projekt przyczynia się do realizacji celów określonych w planach gminy, o których mowa w art. 3 i art. 34 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych;
- 3) projekt ma znaczenie dla zapewnienia odpowiedniej ilości pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, wodorem oraz energią elektryczną, pozwalającej na optymalne wykorzystanie zaprojektowanej i wybudowanej infrastruktury opisanej w pkt. 1 i 2;
- 4) projekt przyczynia się do zwiększenia wykorzystania biokomponentów, paliw ciekłych,

biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych;

- 5) projekt przyczynia się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w miejscowości, w której ma być realizowany projekt.

§ 15. Dofinansowanie projektów w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 8 ustawy stanowi pomoc *de minimis*.

Rozdział 10

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

§ 16. Do oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 9 ustawy stosuje się następujące kryteria szczególne:

- 1) nowe pojazdy i jednostki pływające, o których mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 9 ustawy będą wykorzystywane do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) między organizatorem a operatorem została zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) organizator zobowiąże się do:
 - a) wykorzystywania w nowych pojazdach, na których zakup przyznane zostało dofinansowanie, określonej ilości biopaliw ciekłych,
 - b) niedokonywania w okresie 5 lat od dnia zakupu pojazdów, o których mowa w lit. a, sprzedaży lub zbycia w innej formie tych pojazdów oraz ich modyfikacji uniemożliwiającej wykorzystywanie biopaliw ciekłych,
 - c) ustalenia w umowie, że raz w roku w okresie, o którym mowa w lit. b, operator podda się kontroli przeprowadzanej przez organizatora mającej na celu zweryfikowanie faktu wykorzystywania biopaliw ciekłych w pojazdach, o których mowa w lit. a;
- 4) projekt ma znaczenie dla zapewnienia odpowiedniej ilości pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, wodorem oraz energią elektryczną, pozwalającej na optymalne wykorzystanie zaprojektowanej i wybudowanej infrastruktury do tankowania lub ładowania;
- 5) projekt przyczynia się do redukcji poziomu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu generowanych przez sektor transportu w miejscowości, w której ma być realizowany projekt.

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

§ 17. Dokonując oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 10 ustawy ocenia się, czy wnioskodawca zadeklarował przeznaczenie środków uzyskanych w ramach wsparcia na następujące cele:

- 1) organizację przedsięwzięć mających na celu poprawę jakości monitorowania prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie;
- 2) organizację konferencji i seminariów o zasięgu krajowym, dotyczących monitorowania prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie;
- 3) wykonanie analiz i raportów dotyczących monitorowania prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie;
- 4) wypracowanie mechanizmów i zastosowania rozwiązań technologicznych służących polepszaniu jakości monitorowania prawidłowości funkcjonowania rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie.

§ 18. Dofinansowanie projektów w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 10 ustawy stanowi pomoc *de minimis*.

Promocja wytwarzania i wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych

§ 19. Dokonując oceny projektów do wsparcia w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 11 ustawy ocenia się, czy:

- 1) wnioskodawca zadeklarował przeznaczenie środków uzyskanych w ramach wsparcia na następujące cele:

- a) organizację przedsięwzięć mających na celu promocję wytwarzania i wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych, w tym wsparcia ekologicznego transportu publicznego w uzdrowiskach, jak również na obszarach chroniących środowisko naturalne, oraz wykorzystania biopaliw ciekłych przez użytkowników pojazdów i maszyn rolniczych,
 - b) organizację konferencji i seminariów o zasięgu krajowym, dotyczących wytwarzania i wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych,
 - c) pokrycie kosztów składek członkowskich w organizacjach branżowych działających na rzecz promocji wykorzystania biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych w transporcie, w części dotyczącej działalności promocyjnej tych organizacji;
- 2) projekt przyczynia się do zwiększenia wykorzystania biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych.

§ 20. Dofinansowanie projektów w zakresie działania, o którym mowa w art. 28ze ust. 1 pkt 11 ustawy stanowi pomoc *de minimis*.

Rozdział 13

Przepis końcowy

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER ENERGII

w porozumieniu z:

MINISTER FINANSÓW

**MINISTER PRZEDSIĘBIORCZOŚCI
I TECHNOLOGII**

MINISTER ŚRODOWISKA

**MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ**

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie w szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 28zg ust. 6 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 285, z późn. zm.).

W projektowanym rozporządzeniu określa się szczegółowe kryteria wyboru projektów do udzielenia wsparcia, kierując się koniecznością zapewnienia efektywnej realizacji zadań Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz prawidłowego przebiegu wyboru projektów w toku postępowania w zakresie wyboru projektów.

Ogólne kryteria wyboru projektów są wskazane w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Rozporządzenie dotyczy projektów z obszaru m.in. wsparcia inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych oraz wsparcia 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.

Proponuje się, by przepisy rozporządzenia weszły w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278). Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych. Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Energii</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia 12 marca 2018</p> <p>Źródło: Ustawa o biokomponentach i biopaliwach ciekłych</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozporządzenie w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu zostało wprowadzone w art. 28zg ust. 6 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

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

Projektowane rozporządzenie określi szczegółowe kryteria wyboru projektów do udzielenia wsparcia z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

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

Materia regulowana przedmiotowym rozporządzeniem nie jest regulowana w prawie wspólnotowym i nie podlega harmonizacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Jednostki samorządu terytorialnego – największe aglomeracje i obszary gęsto zaludnione	Przynajmniej 32 miasta	Dane GUS – projekt Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych	Rozwój transportu zero- i niskoemisyjnego
Podmioty realizujące Narodowy Cel Wskaźnikowy	20–30 podmiotów	Prezes Urzędu Regulacji Energetyki	Możliwość wsparcia w zakresie inwestycji w instalacje do produkcji biopaliw ciekłych; poprawa konkurencyjności na rynku UE
Podmioty dokonujące obrotu LNG	1	1	Nowe możliwości (modele) biznesowe, stworzenie odpowiedniej infrastruktury (inwestycje oraz rozbudowa już istniejącej), redukcja wykorzystania paliw kopalnych oraz zwiększenie zużycia energii ze źródeł odnawialnych. Wzrost wykorzystania paliw alternatywnych
Podmioty dokonujące obrotu wodorem	2	Opracowanie własne na podstawie danych IMP PAN	Nowe możliwości (modele) biznesowe, stworzenie odpowiedniej infrastruktury
Podmioty dokonujące obrotu CNG	26	Opracowanie własne na podstawie danych o ilości stacji CNG w Polsce	Nowe możliwości (modele) biznesowe, stworzenie odpowiedniej infrastruktury
Wytwórcy energii elektrycznej	1297	Dane URE	Wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną.
Podmioty dokonujące obrotu paliwami gazowymi	172	Dane URE (za 2015 r.)	Wzrost zapotrzebowania na paliwa gazowe

Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1	Opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez NFOŚiGW	Nowe obszary finansowania związane z transportem nisko i zeroemisyjnym. Finansowanie inicjatyw wpływających na osiągnięcie efektu środowiskowego, przychody z tytułu opłaty emisyjnej
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	Opracowanie własne na podstawie informacji przekazanych przez BGK	Obsługa bankowa Funduszu
Ministerstwo Energii	1	Dane własne	Pobudzenie innowacyjności podmiotów nowego sektora elektromobilności. Możliwość sfinansowania realizacji instrumentów o których mowa w Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce oraz Krajowych Ramach Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych
Wytwórcy biokomponentów	22 przedsiębiorców	Prezes Agencji Rynku Rolnego	Możliwość wsparcia w zakresie inwestycji w instalacje do produkcji biokomponentów

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

Projekt został skierowany w ramach konsultacji do:.....

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ŚRODOWISKA¹⁾**

z dnia

w sprawie określenia wzoru informacji w sprawie opłaty emisyjnej

Na podstawie art. 321h ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór informacji w sprawie opłaty emisyjnej, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem

MINISTER ŚRODOWISKA

¹⁾ Minister Środowiska kieruje działem administracji rządowej – środowisko na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Środowiska (Dz. U. poz. 96).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 785, 898, 1089, 1529, 1566, 1888, 1999, 2056 i 2290 oraz z 2018 r. poz. 9 i 88.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie w sprawie wzoru informacji w sprawie opłaty emisyjnej stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 321h ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.).

W projektowanym rozporządzeniu określa się, jako załącznik, wzór informacji w sprawie opłaty emisyjnej. W części A wzoru deklaracji określa się miejsce i cel składania deklaracji; w części B – dane identyfikacyjne składającego informację; w części C – pole dotyczące wykazania kwoty opłaty emisyjnej; w części D – pola dotyczące obliczenia opłaty emisyjnej. Na końcu informacji w części E znajdują się pola dotyczące podpisu składającego informację lub osoby go reprezentującej, a w części F adnotacje organu.

Proponuje się, by przepisy rozporządzenia weszły w życie z dniem

Projekt rozporządzenia nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie określenia wzoru informacji w sprawie opłaty emisyjnej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Środowiska</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu ...</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu ..., tel. ..., e-mail: ...</p>	<p>Data sporządzenia 9 marca 2018 r.</p> <p>Źródło: ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac: ...</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Określenie wzoru informacji w sprawie opłaty emisyjnej, zgodnie z art. 321h ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, wprowadzonym art. 3 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw.

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

Projektowane rozporządzenie określi wzór miesięcznej informacji w sprawie opłaty emisyjnej (OEMIS), stanowiący załącznik do projektu rozporządzenia, wraz z objaśnieniami co do sposobu prawidłowego jej wypełnienia oraz terminu i miejsca jej składania.

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

Materia regulowana przedmiotowym rozporządzeniem nie jest regulowana w prawie wspólnotowym i nie podlega harmonizacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy skarbowe		www.mf.gov.pl	Obowiązek ewidencjonowania i rozliczania opłat wynikających ze składanych informacji o opłacie emisyjnej
Urzędy celno-skarbowe (delegatury, oddziały celne)		www.mf.gov.pl	
Producenci paliw silnikowych	Brak danych.	Brak danych.	Potencjalna konieczność składania informacji na potrzeby obliczenia opłaty emisyjnej
Importerzy paliw silnikowych	Brak danych.	Brak danych.	jw.
Podmioty dokonujące nabycia wewnątrzwspólnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym od paliw silnikowych	Brak danych.	Brak danych.	jw.
Inne podmioty podlegające na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych	Brak danych.	Brak danych.	jw.

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

Projekt został skierowany w ramach konsultacji do:

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet jednostek samorządu terytorialnego.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.
-----------------------------	---

wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
X nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie X nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie X nie dotyczy
Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Z uwagi na przedmiot regulacji projektowanego rozporządzenia jego ewaluacja jest niezasadna.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

WZÓR

POLA JASNE WYPEŁNIA SKŁADAJĄCY, POLA CIEMNE WYPEŁNIA ORGAN. WYPEŁNIAĆ NA MASZYNNIE, KOMPUTEROWO LUB RĘCZNIE, DUŻYMI DRUKOWANYMI LITERAMI, CZARNYM LUB NIEBIESKIM KOLOREM.

1. Identyfikator podatkowy NIP/numer PESEL (niepotrzebne skreślić)
składającego ¹⁾

2. Nr dokumentu

3. Status

OEMIS

INFORMACJA W SPRAWIE OPŁATY EMISYJNEJ

za

4. Miesiąc

5. Rok

Podstawa prawna: Art. 321h ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.)
Termin składania: do 25. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstał obowiązek zapłaty – w przypadku producenta paliw silnikowych, podmiotu dokonującego nabycia wewnątrzwspólnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych oraz innego podmiotu podlegającego na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych,
Miejsce składania: urząd skarbowy, przy pomocy którego wykonuje swoje zadania naczelnik urzędu skarbowego właściwy miejscowo w sprawach podatku akcyzowego – w przypadku producenta paliw silnikowych, podmiotu dokonującego nabycia wewnątrzwspólnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych oraz innego podmiotu podlegającego na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych,

A. WŁAŚCIWY ORGAN I CEL SKŁADANIA INFORMACJI

6. Naczelnik urzędu skarbowego
(niepotrzebne skreślić) w:

7. Cel złożenia formularza (zaznaczyć właściwy kwadrat):

1. złożenie informacji

2. korekta informacji

B. DANE SKŁADAJĄCEGO

*dotyczy podmiotów niebędących osobami fizycznymi

**dotyczy podmiotów będących osobami fizycznymi

B.1. DANE IDENTYFIKACYJNE

8. Rodzaj składającego (zaznaczyć właściwy kwadrat)

1. składający niebędący osobą fizyczną

2. osoba fizyczna

9. Nazwa pełna*/Nazwisko, pierwsze imię**

B.2. ADRES SIEDZIBY*/ADRES ZAMIESZKANIA**

10. Kraj

11. Województwo

12. Powiat

13. Gmina

14. Ulica

15. Nr domu

16. Nr lokalu

17. Miejscowość

18. Kod pocztowy

19. Poczta

20. Adres e-mail i nr telefonu (pole fakultatywne)

C. KWOTA OPŁATY EMISYJNEJ

Kwota opłaty emisyjnej do zapłaty

21.

Kwota opłaty emisyjnej z pozycji 117.

zł

POLA JASNE WYPEŁNIA SKŁADAJĄCY, POLA CIEMNE WYPEŁNIA ORGAN. WYPEŁNIAĆ NA MASZYNNIE, KOMPUTEROWO LUB RĘCZNIE, DUŻYMI DRUKOWANYMI LITERAMI, CZARNYM LUB NIEBIESKIM KOLOREM.

D. OBLICZENIE OPŁATY EMISYJNEJ

Lp.	Nazwa wyrobów podlegających opłacie emisyjnej	Kod CN	Podstawa obliczenia wysokości opłaty emisyjnej ²⁾	Stawka opłaty	Kwota opłaty w zł ³⁾
a	b	c	d	e	f
	22.	23.	24.	25.	26.
		zł		zł	zł
	27.	28.	29.	30.	31.
		zł		zł	zł
	32.	33.	34.	35.	36.
		zł		zł	zł
	37.	38.	39.	40.	41.
		zł		zł	zł
	42.	43.	44.	45.	46.
		zł		zł	zł
	47.	48.	49.	50.	51.
		zł		zł	zł
	52.	53.	54.	55.	56.
		zł		zł	zł
	57.	58.	59.	60.	61.
		zł		zł	zł
	62.	63.	64.	65.	66.
		zł		zł	zł
	67.	68.	69.	70.	71.
		zł		zł	zł
	72.	73.	74.	75.	76.
		zł		zł	zł
	77.	78.	79.	80.	81.
		zł		zł	zł
	82.	83.	84.	85.	86.
		zł		zł	zł
	87.	88.	89.	90.	91.
		zł		zł	zł
	92.	93.	94.	95.	96.
		zł		zł	zł
	97.	98.	99.	100.	101.
		zł		zł	zł
	102.	103.	104.	105.	106.
		zł		zł	zł
	107.	108.	109.	110.	111.
		zł		zł	zł
	112.	113.	114.	115.	116.
		zł		zł	zł
Razem					117.
					zł

E. PODPIS SKŁADAJĄCEGO INFORMACJĘ LUB OSOBY REPREZENTUJĄCEJ SKŁADAJĄCEGO INFORMACJĘ

118. Imię	119. Nazwisko
120. Data wypełnienia informacji (dzień – miesiąc – rok)	121. Podpis składającego lub osoby reprezentującej składającego
<input type="text"/>	<input type="text"/>
122. Numer telefonu i adres e-mail składającego lub osoby reprezentującej składającego (pole nieobowiązkowe)	
<input type="text"/>	

F. ADNOTACJE URZĘDU

W przypadku informacji złożonej w wersji elektronicznej wypełnienie pól: 123, 124 i 125 jest fakultatywne.

123. Uwagi organu

124. Identyfikator przyjmującego formularz

125. Podpis przyjmującego formularz

Pouczenie:

W przypadku niewpłacenia w obowiązującym terminie kwoty z poz. 21 lub wpłacenia jej w niepełnej wysokości niniejsza informacja stanowi podstawę do wystawienia tytułu wykonawczego, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2017 r. poz. 1201, z późn. zm.).

Objaśnienia:

- 1) Numer PESEL należy podać w przypadku składającego będącego osobą fizyczną objętą rejestrem PESEL nieprowadzącą działalności gospodarczej lub niebędącą zarejestrowanym podatnikiem podatku od towarów i usług.
- 2) Podstawę obliczenia wysokości opłaty emisyjnej podaje się w tysiącach litrów albo tysiącach kilogramów z dokładnością do trzech miejsc po przecinku.
- 3) Kwoty opłaty emisyjnej zaokrągla się do pełnych złotych w ten sposób, że końcówki kwot wynoszące mniej niż 50 groszy pomija się, a końcówki kwot wynoszące 50 i więcej groszy podwyższa się do pełnych złotych – zgodnie z art. 63 § 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201, z późn. zm.).