

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.

Rozwiązany 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 *szczególonych 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 wódór,
 - 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, wódór 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 umarzone 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). Oczekiwanym 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 wykaze, że w roku kalendarzowym, 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 operacjonalizujących 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 obarczone 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 materiały regulowaną w projekcie, w związku z tym prawdopodobnie – w celu wyjaśnienia Komisji Europejskiej – polskiego modelu wsparcia rynku paliw alternatywnych, zostanie przeprowadzona prenotyfikacja wspomnianych rozwiązań. Co więcej, dzięki takiemu rozwiązaniu możliwe będzie uwzględnienie w treści aktów wykonawczych ewentualnych uwag i zaleceń Komisji Europejskiej, wskazanych w toku postępowania prenotyfikacyjnego.

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

9. Zgłoszenia lobbingsowe

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