

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

Art. 1. 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) w ust. 1 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) 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. Obsługę Funduszu, w tym bankową, prowadzi Bank Gospodarstwa Krajowego.

4. Dysponent Funduszu zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę określającą w szczególności:

1) zakres czynności wykonywanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego;

2) zasady naliczania i wypłaty wynagrodzenia, ustalone w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

DYREKTOR

Mateusz Kedzierski

Art. 28za. Przychodami Funduszu są:

- 1) dotacje z budżetu państwa w wysokości 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, określone w ustawie budżetowej;
- 2) odsetki od wolnych środków przekazanych w zarządzanie zgodnie z przepisami o finansach publicznych;
- 3) środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej;
- 4) inne przychody.

Art. 28zb. 1. Środki Funduszu przeznacza się na wspieranie niskoemisyjnego transportu, w tym w szczególności:

- 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.

2. Środki Funduszu przeznacza się także na wynagrodzenie Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu obsługi Funduszu.

Art. 28zc. 1. Podstawą gospodarki finansowej Funduszu jest roczny plan finansowy sporządzany w układzie zadaniowym na każdy rok budżetowy i dwa kolejne lata.

2. Roczny plan finansowy określa w szczególności:

- 1) przychody i wydatki;
- 2) stan środków obrotowych Funduszu na początek i koniec roku budżetowego;
- 3) należności i zobowiązania.

3. Projekt rocznego planu finansowego sporządza minister właściwy do spraw energii.

4. Wydatki Funduszu wynikające z planu finansowego są dokonywane w ramach posiadanych środków finansowych, obejmujących bieżące przychody i pozostałości środków z okresów poprzednich.

5. Sprawozdanie z wykonania planu finansowego Funduszu sporządza minister właściwy do spraw energii w terminach i na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

6. Bank Gospodarstwa Krajowego składa ministrowi właściwemu do spraw energii, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, sprawozdanie z realizacji planu finansowego Funduszu."



3) w art. 37a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

"1. Działania, o których mowa w art. 37 pkt 2-5 oraz w art. 28 zb, mogą być dofinansowywane przez Fundusz.”;

b) uchyla się ust. 2;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Minister właściwy do spraw energii w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, sposób i tryb przyznawania dofinansowania, o którym mowa w ust. 1 oraz kryteria wyboru aglomeracji i obszarów gęsto zaludnionych, mając na uwadze skuteczne wsparcie niskoemisyjnego transportu, rynku biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz prawidłowe wykorzystanie udzielonego dofinansowania."

Art. 2. Tworzy się Fundusz Niskoemisyjnego Transportu.

Art. 3. Do spraw wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie upoważnienia zawartego w art. 37a ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 37a ust. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i mogą być zmieniane.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r., z wyjątkiem art. 28za, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM
PRAWNYM I REDAKCYJNYM
GL. SPECJALISTA ds. LEGISLACJI

MP
MP
Michał Głuszek
13/09/2016r.
PODSEKRETARZ STANU
Michał Głuszek

DYREKTOR
Mateusz Kędzierski
13/09/2016

UZASADNIENIE

1. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania ustawy

Celem projektowanej ustawy jest uelastycznienie możliwości wykorzystywania środków finansowych będących obecnie w dyspozycji ministra właściwego do spraw energii na podstawie art. 37a ust. 3 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2015 r. poz. 775 oraz z 2016 r. poz. 266), (dalej „ustawa”), rozszerzenie katalogu działań i rodzajów paliw niskoemisyjnych, które mogą być objęte mechanizmami wsparcia oraz poszerzenie źródeł finansowania instrumentów wsparcia, poza wynikające z dofinansowania Budżetu Państwa. Projekt powołuje Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, którego celem jest gromadzenie i rozdysponowywanie środków finansowych przeznaczonych m.in. na rozbudowę infrastruktury umożliwiającej stosowanie 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.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy następujące działania były lub są dofinansowywane 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,



- promocja 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 są ustalane corocznie w ustawie budżetowej w wysokości 1,5 % planowanych w poprzednim roku 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. 37 a ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.*). Minister Gospodarki został zobowiązany, w porozumieniu z Ministrem Finansów, 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 wsparcie 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.*

Podstawowym czynnikiem uniemożliwiającym wydatkowanie rezerwy celowej był w początkowym okresie (lata 2012-2013) brak przepisów prawnych pozwalających na wydatkowanie środków finansowych z tej rezerwy – rozporządzenia regulującego szczegółowe warunki, sposób i tryb przyznawania dofinansowania na realizację działań, o których mowa w art. 37 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, które zostało wydane w kwietniu 2013 r. Długotrwałe prace nad ww. rozporządzeniem wynikały z tego, że jest to regulacja charakteryzująca się bardzo dużą złożonością – istnieje szeroki wachlarz działań, które mogą zostać dofinansowane, jak również wiele podmiotów, które mogły z tego dofinansowania skorzystać.

Ponadto, istotnym problemem utrudniającym efektywne wykorzystywanie rezerwy jest fakt, że środki finansowe muszą zostać wydatkowane w ciągu jednego roku budżetowego, co przy złożoności zadań do realizacji w ramach dofinansowania w praktyce uniemożliwia przeprowadzenie procedury konkursowej, przygotowanie ze strony beneficjentów, przeprowadzenie konkursu, przekazanie dofinansowania, realizację działania, a także jego




rozliczenie. Przedłożony projekt ustawy eliminuje wszystkie najważniejsze dotychczasowe bariery związane z uruchomieniem wsparcia dla działań mających na celu powszechniejsze wykorzystanie paliw niskoemisyjnych w transporcie.

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

Wydatki na m.in. 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 były dofinansowywane ze środków wieloletniego programu promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008 – 2014 przez ministra właściwego do spraw energii. Obecna konstrukcja przewiduje, że środki finansowe zgromadzone na ten cel są w formie rezerwy celowej, w wysokości 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, ustalonej w ustawie budżetowej. Szczegółowe warunki, sposób i tryb przyznawania dofinansowania na realizację działań związanych z wytwarzaniem biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych i wykorzystaniem ich w transporcie, określone zostały w akcie wykonawczym do ustawy. Natomiast projektowany stan prawny zakłada utworzenie państwowego funduszu celowego - Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, którego dysponentem będzie minister właściwy do spraw energii. Projekt nowelizacji przewiduje również rozszerzenie katalogu paliw, które mogą być objęte wsparciem i należą do nich: sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG), wodór oraz energia elektryczna stosowana w pojazdach.

3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne

Projektowana ustawa będzie miała pozytywne skutki społeczne z uwagi na to, iż łatwiej będzie potencjalnym beneficjentom uzyskać wsparcie finansowe na działania mające na celu zwiększenie niskoemisyjności w transporcie, co w konsekwencji przełoży się na poprawę jakości powietrza i stanu zdrowia ludzi. Projekt nowelizacji 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 nowelizacji 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), 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 pojazdach. Projektowana ustawa zasadniczo nie wywołuje dodatkowych obciążeń dla budżetu państwa ze względu na fakt, że środki pochodzące na ten cel z budżetu już są corocznie zabezpieczane w ustawie budżetowej. 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.

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

Źródłem finansowania będą środki finansowe w wysokości 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych określone w ustawie budżetowej, odsetki od wolnych środków przekazanych w zarządzanie zgodnie z przepisami o finansach publicznych, 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.

5. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

Projekt przewiduje, że Minister właściwy do spraw energii w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki, sposób i tryb przyznawania dofinansowania oraz kryteria wyboru aglomeracji i obszarów gęsto zaludnionych, mając na uwadze skuteczne wsparcie niskoemisyjnego transportu, rynku biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz prawidłowe wykorzystanie udzielonego dofinansowania.

6. Ocena zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Nowelizacja ustawy wprowadza praktyczne instrumenty 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.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. G. ...', located at the bottom left of the page.

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Energii Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Michał Kurtyka, Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Energii. Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Alicja Pawłowska, 22 693 45 78 lub 22 693 56 23, e-mail: alicja.pawlowska@me.gov.pl	Data sporządzenia 12 sierpnia 2016 r. Źródło: Strategia Nr w wykazie prac UC79
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Brak 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. Dodatkowo brak narzędzi służących redukcji emisji CO₂ z sektora transportu przy konieczności, zapisanej m.in. w Polityce Energetycznej zmniejszania emisji CO₂ Wprowadzony do ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2015 r. poz. 775), instrument w postaci utworzenia funduszu celowego, został zaproponowany w miejsce obecnej delegacji ustawowej zobowiązującej ministra ds. finansów publicznych do corocznego tworzenia rezerwy budżetowej. Zaproponowane podejście ma na celu zagwarantowanie środków finansowych niezbędnych na potrzeby realizacji celów w zakresie wspierania ekologicznych źródeł napędu wykorzystywanych w transporcie oraz zwiększenie efektywności i skuteczności wydatkowania tych środków finansowych.

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

Projekt nowelizacji zakłada powołanie funduszu celowego, którego celem jest eliminacja dotychczasowych mankamentów funkcjonowania zapisów art. 37a ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, związanych przede wszystkim z koniecznością corocznej aktualizacji wysokości wydatków na cele związane z rozwojem biokomponentów i biopaliw ciekłych jak również z obowiązkiem ich wydatkowania w trakcie roku budżetowego. Takie podejście istotnie utrudniało skuteczne wydatkowanie środków w szczególności na działania z zakresu projektów badawczo-rozwojowych oraz inwestycji wymagających znacznie dłuższej, niż roczna, realizacji.

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. energii elektrycznej, biopaliw ciekłych, gazu ziemnego w tym biometanu w postaci skroplonej (LNG) i sprężonej (CNG) oraz paliw syntetycznych..

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

Rozwój rynku paliw alternatywnych w transporcie wymaga różnego katalogu działań. Są to 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. takie kraje jak: Niemcy, Holandia, Hiszpania, Wielka Brytania czy też kraje skandynawskie.

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.

M. Kurtyka

Podmioty dokonujące obrotu paliwami płynnymi	Ok. 8 tys.	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
Podmioty dokonujące obrotu CNG i LNG w transporcie	Brak danych	Brak danych	Wzrost sprzedaży gazu ziemnego wykorzystywanego w transporcie
Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	1 podmiot	Dokumenty finansowe spółki	Uszczuplenie wpływów wynikających ze zwrotu z kapitału zaangażowanego
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 zostanie poddany konsultacjom społecznym i uzgodnieniom międzyresortowym w trybie przewidzianym w uchwale Rady Ministrów określającej Regulamin pracy Rady Ministrów.

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	W części dotyczącej dotacji z budżetu państwa w wysokości 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych, określone w ustawie budżetowej, projekt nie powoduje dodatkowych wydatków budżetowych poza tymi, które dotąd były uwzględniane przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych w związku z koniecznością ustalenia w ustawie budżetowej rezerwy dla ministra ds. energii w wysokości 1,5% planowanych w poprzednim roku wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych – zgodnie z art. 37a ust. 2 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Natomiast w zakresie środków przekazywanych przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, przyjęto (na podstawie raportów finansowych publikowanych przez spółkę), że coroczna uśredniona kwota przypadająca na Fundusz wynosiłaby ok. 0.5 mln zł. 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.

Stępnicki

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							
	(dodaj/usuń)							
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.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Rozwój flot pojazdów niskoemisyjnych, możliwy spadek kosztów użytkowania pojazdów.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa jakości powietrza wynikająca ze zmniejszenia emisji szkodliwych substancji przez pojazdy drogowe - szczególnie w dużych aglomeracjach.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Z uwagi na fakt, że kwota funduszu jest określona ogólnie na poziomie procentowym i brak jest również określenia podziału tej kwoty na poszczególne działania nie można określić wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw w ujęciu pieniężnym.							

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).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 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 i oferowania do sprzedaży paliw wykorzystywanych w transporcie, ponieważ nie wpłynie on na wysokość zapotrzebowania na paliwa w kraju. Projekt nowelizacji wpłynie natomiast na charakter i strukturę rodzajów paliw stosowanych w transporcie, zmniejszając ilość wykorzystywanych najbardziej emisyjnych paliw ciekłych na rzecz paliw alternatywnych. Tym samym spowoduje jakościowe zmiany na rynku pracy wywołując zapotrzebowanie na pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje w zakresie stosowania paliw alternatywnych w pojazdach. Z uwagi na fakt, iż projekt powołuje jedynie fundusz, bez określania struktury jego

wydatków w kolejnych latach, na etapie procedowania ustawy nie jest jeszcze możliwe oszacowanie wskaźników związanych z konkretnymi zmianami strukturalnymi wywołanymi na rynku pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Obniżenie zanieczyszczeń powodowanych przez sektor transportu, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji, uzdrowiskach oraz obszarach chroniących środowisko naturalne.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W chwili wejścia w życie przepisów ustawy z momentem powołania Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

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 Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak załączników.

Ogawa

**Wyjaśnienia do
formularza oceny skutków regulacji**

0. Metryczka

W niniejszej części należy podać podstawowe informacje na temat oceny skutków regulacji:

- Nazwa projektu:

Proszę podać np. wstępny tytuł projektu wpisany do wykazu prac legislacyjnych.

- Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:

Proszę wskazać organ odpowiedzialny za przygotowanie projektu, jego koordynację oraz wdrożenie (ministerstwo wiodące). W przypadku, gdy projekt jest przedmiotem prac więcej niż jednego ministerstwa, proszę wskazać również podmioty współpracujące.

- Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:

Proszę wskazać osobę, która w ministerstwie wiodącym nadzoruje prace jednostki odpowiedzialnej za merytoryczne przygotowanie projektu.

- Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:

Proszę podać kontakt (telefon, adres e-mail) do osoby, która jest odpowiedzialna za opracowanie projektu (np. kierownika komórki organizacyjnej) i będzie w stanie odpowiedzieć na ewentualne pytania związane z przedstawionymi w ocenie informacjami lub wskaże odpowiednią osobę.

- Data sporządzenia:

Proszę podać datę przygotowania OSR.

- Źródło:

Z rozwijanej listy proszę wybrać źródło, na podstawie którego przygotowany jest projekt (punkt exposé, data decyzji, nazwa strategii, nr dyrektywy, sygn. orzeczenia TK, nazwa ustawy, inne).

- Nr w wykazie prac:

Proszę podać numer z właściwego wykazu prac legislacyjnych.

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Proszę opisać istotę problemu (np. zawodność rynku, zapotrzebowanie na dobro publiczne, wysokie koszty transakcyjne, bariery w prowadzeniu działalności gospodarczej itp.) i jego praktyczny wymiar (np. zbyt mała ochrona leasingobiorców, niewystarczający komfort i długi czas podróży koleją, występujące obciążenia administracyjne pobierczego danego przepisu itp.). Istotą problemu nie jest brak określonej regulacji - nowa regulacja może być jednym z instrumentów (sposobem) rozwiązania problemu. Dobrze i zwięźle wypełniona rubryka umożliwi zrozumienie problemu, który ma być rozwiązany oraz skali i przyczyn jego występowania.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze (największe) problemy wymagające rozwiązania.

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

Proszę zwięźle opisać proponowane rozwiązanie problemu opisanego w pkt 1 oraz oczekiwane rezultaty jego (ich) wdrożenia, sformułowane w możliwie konkretny, mierzalny i określony w czasie sposób - w przypadkach w których jest to możliwe powinien być zgodny z zasadą SMART (prosty, mierzalny, osiągalny, istotny, określony w czasie), np. osiągnięcie do 2020 r. wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego co najmniej 90%.

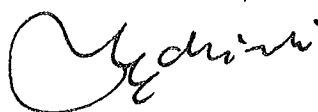
Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze rekomendacje i cele.

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

Proszę wskazać - tam gdzie to możliwe - rozwiązania w minimum 3 krajach i źródła informacji. Proszę wskazać kraje, z których rozwiązania przeanalizowano oraz wyniki tych analiz.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę wskazać informacje odnoszące się do zagadnień najważniejszych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt



Proszę wyszczególnić jakie podmioty (zarówno osoby fizyczne, prawne lub jednostki nieposiadające osobowości prawnej) są objęte projektem. Proszę oszacować ich liczbę (wraz z podaniem źródła danych) oraz opisać charakter oddziaływania projektu na daną grupę.

Proszę dostosować liczbę wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.

Przykładowe grupy: obywatele, MŚP, rolnicy, rodzina, inwestorzy, lekarze, emeryci, osoby niepełnosprawne.

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

Proszę podać informacje o konsultacjach poprzedzających przygotowanie projektu oraz wskazać, jaki jest planowany zakres konsultacji publicznych i opiniowania projektu, w szczególności uwzględniając:

- wskazanie, czy były (i jak długo) prowadzone konsultacje poprzedzające przygotowanie projektu (tzw. pre-konsultacje publiczne), podmioty, z którymi były prowadzone te konsultacje (w tym ekspertów), w jaki sposób komunikowano się z grupami wskazanymi w pkt 6 (metody konsultacji np. warsztaty, kwestionariusz on-line), krótkie podsumowanie wyników konsultacji,
- terminy planowanych konsultacji publicznych, podmioty, z którymi będzie konsultowany projekt, wskazanie przepisu z którego wynika obowiązek zasięgnięcia opinii.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

W przygotowaniu kalkulacji skutków dla sektora finansów publicznych proszę uwzględnić aktualne wytyczne dotyczące założeń makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy o finansach publicznych.

Jeśli to możliwe proszę wskazać skumulowane koszty/oszczędności. Prognozę proszę przeprowadzić w podziale na proponowane kategorie w horyzoncie 10-letnim, w wartościach stałych (np. ceny stałe dla pierwszego roku prognozy). W przypadku gdy analiza wpływu obejmuje dłuższy niż 10-letni horyzont (np. zmiany w systemie emerytalnym), możliwe jest dostosowanie kolumn tabeli do horyzontu projektu.

Jeżeli obliczenia zostały wykonane na podstawie opracowania własnego, proszę je przedstawić w formie załącznika oraz wskazać to opracowanie w pkt 13.

W opracowywanej analizie wpływu, co do zasady, należy przyjąć kalkulację w cenach stałych. W przypadku zastosowania cen bieżących, prezentacja skutków finansowych powinna uwzględniać wskaźniki makroekonomiczne podawane w Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Jeżeli nie zastosowano wskaźników makroekonomicznych podanych w Wytycznych MF, proszę dołączyć stosowną informację wyjaśniającą.

Proszę wskazać źródła finansowania planowanych wydatków. Proszę wskazać również wszystkie przyjęte do obliczeń założenia i źródła danych.

Skutki proszę skalkulować dla roku wejścia w życie regulacji (0), a następnie w kolejnych latach jej obowiązywania. W kolumnie *Łącznie* proszę wpisać skumulowane skutki za okres 10 lat obowiązywania regulacji.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu na SFP dla najważniejszych zmian.

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

Proszę oszacować wpływ na konkurencyjność gospodarki, przedsiębiorczości oraz na sytuację rodziny. Skutki należy przypisać do odpowiedniej grupy w tabeli.

W przypadku gdy regulacja będzie oddziaływać na inne niż wymienione w formularzu podmioty proszę odpowiednio uzupełnić formularz.

Proszę wskazać wartość finansową, z uwzględnieniem m.in. kosztów ponoszonych w związku z wejściem w życie aktu (np. koszt aktualizacji systemów informatycznych, zakupu nowych urządzeń), podatków i opłat lokalnych, itp.

W ujęciu niepieniężnym proszę podać wartości najważniejszych wskaźników, które ulegną zmianie (np. skrócenie czasu wydania pozwolenia na budowę o 100 dni, wzrost wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego o 20 punktów procentowych).

W przypadku gdy nie ma możliwości podania żadnych wartości liczbowych (lub wpływ dotyczy także zmian, których nie można skwantyfikować) proszę odpowiednio opisać analizę wpływu w pozycji: „niemierzalne”.

Skutki proszę skalkulować dla roku wejścia w życie regulacji (0), a następnie w 1, 2, 3, 5 i 10 roku jej obowiązywania. W kolumnie *Łącznie* proszę wpisać skumulowane skutki za okres 10 lat obowiązywania regulacji.

W przypadku gdy analiza wpływu obejmuje dłuższy niż 10-letni horyzont (np. zmiany w systemie emerytalnym), możliwe jest dostosowanie kolumn tabeli do horyzontu projektu.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

Proszę dostosować ilość wierszy w tabeli, zgodnie z potrzebami projektu. Puste wiersze proszę usunąć.

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

Obciążenia regulacyjne należy rozumieć jako wszystkie czynności, które muszą wykonać podmioty (adresaci regulacji) w związku wykonywaniem projektowanych przepisów.

Przykładem takich obciążeń są m.in. obowiązki informacyjne (OI). OI polega na dostarczaniu lub przechowywaniu przez podmioty zobowiązane danych informacji. Identyfikowanie OI dokonywane jest w oparciu o przepisy ustawy. Dany przepis nakłada OI, jeżeli podmiot realizujący obowiązek musi wykonać szereg czynności administracyjnych. Przepis można uznać za OI w przypadku gdy jego wykonanie będzie związane z wykonaniem jednej lub więcej czynności składowych z listy poniżej:

- 1) przyswajanie wiedzy dotyczącej wykonywania konkretnego obowiązku informacyjnego (w tym bieżące śledzenie zmian w przepisach),
- 2) szkolenie pracowników w zakresie wykonywania OI,
- 3) pozyskiwanie odpowiednich informacji z posiadanych danych,
- 4) przetwarzanie posiadanych danych w celu wykonania OI,
- 5) generowanie nowych danych,
- 6) projektowanie materiałów informacyjnych,
- 7) wypełnianie kwestionariuszy,
- 8) odbywanie spotkań,
- 9) kontrola i sprawdzanie poprawności,
- 10) kopiowanie/sporządzanie dokumentacji,
- 11) przekazywanie wymaganej informacji do adresata,
- 12) archiwizacja informacji.

Proszę:

- w przypadku gdy projekt nie dotyczy zmiany obciążeń regulacyjnych, zaznaczyć pole „nie dotyczy”,
- w przypadku zmian w projekcie wpływających na obciążenia regulacyjne odpowiednio zaznaczyć ich zwiększenie lub zmniejszenie,
- wskazać, czy wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE,
- wskazać, czy dane obciążenia są przystosowane do ich ewentualnej elektronizacji (dotyczy sytuacji kiedy wprowadzane obciążenia wpływają na systemy teleinformatyczne podmiotów publicznych lub na podmioty prywatne – przedsiębiorcy, obywatele).

W komentarzu proszę o zwięzłe opisanie zakresu zmian dotyczących obciążeń regulacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Proszę opisać, czy i w jaki sposób projektowana regulacja może spowodować zmiany na rynku pracy w odniesieniu do zatrudnienia oraz innych wskaźników (np. czasu poszukiwania pracy, kwalifikacji pracowników).

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

10. Wpływ na pozostałe obszary

Proszę zaznaczyć pola - zakres oddziaływania projektu na obszary niewymienione w pkt 6, 7 i 9. Dla zaznaczonych obszarów proszę dokonać analizy wpływu.

W przypadku analizy wpływu na obszar „informatyzacja” proszę w szczególności rozważyć następujące kwestie:

- Czy projekt spełnia wymagania interoperacyjności (zdolność sieci do efektywnej współpracy w celu zapewnienia wzajemnego dostępu użytkowników do usług świadczonych w tych sieciach)?
- Czy projekt spełnia wymogi neutralności technologicznej, wielojęzyczności, elektronicznej komunikacji, wykorzystania danych z rejestrów publicznych, ochrony danych osobowych?

Jeżeli projekt będzie miał wpływ na inne niż wymienione w pkt 10 obszary proszę zaznaczyć „inne” oraz je wymienić. Proszę również omówić wpływ, jaki będzie miała projektowana regulacja na wymienione obszary.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę dokonać analizy wpływu dla najważniejszych zmian.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Proszę opisać kiedy planuje się rozwiązanie problemu zidentyfikowanego w pkt 1 (wejście przepisów w życie nie zawsze rozwiązuje dany problem a jedynie daje podstawę do wdrożenia instrumentów do jego rozwiązania). Proszę przedstawić harmonogram wdrożenia działań wykonania aktu prawnego (np. gdy rozwiązywanym problemem jest zwiększona

zachorowalność, to działaniami będą: ew. zatrudnienie dodatkowych pracowników, zakup majątku - urządzeń, przeprowadzenie szczepień, zakup szczepionek itp.)).

Jeżeli akt prawny ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać planowane wykonanie dla najważniejszych zmian.

Jeżeli projektowana regulacja oddziałuje na przedsiębiorców (na prowadzenie działalności gospodarczej), zgodnie z *Uchwałą Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych*, terminem wejścia w życie przepisów, po minimum 30-dniowym *vacatio legis*, powinien być 1 stycznia lub 1 czerwca. Jeżeli termin ten nie zostanie zachowany, proszę wskazać powód odstąpienia od wyznaczonych terminów.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Proszę opisać, kiedy i w jaki sposób będzie mierzone osiągnięcie efektu opisanego w pkt 2. Po jakim czasie nastąpi przegląd kosztów i korzyści projektowanych oddziaływań. Proszę również wskazać mierniki, które pozwolą określić, czy oczekiwane efekty zostały uzyskane.

W tym punkcie proszę też podać informację dotyczącą przygotowania oceny funkcjonowania ustawy (OSR ex-post), jeżeli w odniesieniu do projektu ustawy przewiduje się przedstawienie wyników ewaluacji w OSR ex-post.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać sposób przeprowadzania ewaluacji i mierniki dla najważniejszych zmian.

Jeśli specyfika danego projektu uniemożliwia zastosowanie mierników lub też niezasadna jest jego ewaluacja (z uwagi na zakres lub charakter projektu) proszę to opisać.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy, itp.)

Proszę wymienić dodatkowe dokumenty, które stanowią załączniki do projektu i formularza. Załączanie dodatkowych dokumentów jest opcjonalne.

