|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Klimatu**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**Piotr Dziadzio, Sekretarz Stanu**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Jolanta Pieńkowska, tel. 022 695 83 08, jolanta.pienkowska@klimat.gov.pl | **Data sporządzenia22.07.2020****Źródło:** Prawo UE**Nr w wykazie prac:** **UC37** |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Narodowy Cel Redukcyjny (NCR) to minimalna wartość ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub oleju do silników statków żeglugi śródlądowej stosowanych w transporcie oraz energii elektrycznej stosowanej w pojazdach samochodowych, w przeliczeniu na jednostkę energii. Minimalna wartość ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do dnia31 grudnia 2020 r. powinna wynieść 6%, w stosunku do emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z 2010 r. Osiągnięty cel należy utrzymać po 2020 r.Do realizacji NCR są zobowiązane:1. podmioty dokonujące, samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu, wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub oleju do silników statków żeglugi śródlądowej, które:
2. rozporządzają nimi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej lub
3. zużywają je na potrzeby własne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przywozu paliw ciekłych przeznaczonych do użycia podczas transportu i przywożonych w standardowych zbiornikach, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 722),
4. przedsiębiorstwo energetyczne, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2020 r. poz. 833, z późn. zm.), wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną stosowaną w pojazdach samochodowych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, po poinformowaniu Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki o przyjęciu obowiązku realizacji NCR,
5. podmioty dokonujące, samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu, wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego benzyn lotniczych oraz paliw typu benzyny lub nafty do silników odrzutowych stosowanych w statkach w powietrznym ruchu lotniczym, po poinformowaniu Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki o przyjęciu obowiązku realizacji NCR, które:
6. rozporządzają nimi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej lub
7. zużywają je na potrzeby własne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przywozu paliw ciekłych przeznaczonych do użycia podczas transportu i przywożonych w standardowych zbiornikach, o których mowa w  art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

Powyższy obowiązek wynika z przepisów art. 7a dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyn i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG, implementowanych m.in. do przepisów krajowych w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw.Projekt ustawy stanowi odpowiedź na postulaty branżowe przedkładane ministrowi właściwemu do spraw energii przez podmioty zobowiązane do realizacji NCR, m.in. zajmujące się produkcją, importem lub nabyciem wewnątrzwspólnotowym paliw ciekłych. Podmioty, w pismach kierowanych do ministra wskazały, że realizacja NCR w  2020 r. na wymaganym poziomie nie jest możliwa.Przedstawiciele branży paliwowej zgłosili wątpliwości co do interpretacji przepisów wskazującej, że NCR należy również realizować po roku 2020. Według stanowiska branży paliwowej obowiązek był celem jednorocznym, tj. należy osiągnąć NCR na poziomie 6% w 2020 r. Odmienne stanowisko przedstawiła Komisja Europejska w piśmie skierowanym do Polski, wskazując, że NCR należy osiągnąć na poziomie 6% w 2020 r. a następnie utrzymać osiągnięte ograniczenie w kolejnych latach.Z uwagi na strukturę polskiego rynku paliwowego instrumentami wykorzystywanymi do realizacji NCR są przede wszystkim biokomponenty oraz gaz skroplony (LPG). Wykorzystanie pozostałych dopuszczonych prawem instrumentów występuje w minimalnym stopniu (skroplony gaz ziemny (LNG)) lub w ogóle (sprężony gaz ziemny (CNG), energia elektryczna wykorzystywana w transporcie samochodowym, ograniczenie emisji gazów cieplarnianych osiągnięte w segmencie wydobywczym gazu ziemnego lub ropy naftowej tzw. UERsy).Ilość biokomponentów wykorzystywanych do produkcji paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych, w opinii branży paliwowej, nie ulegnie znacznemu zwiększeniu w najbliższych latach. Poziom ich wykorzystania jest zależny od wyznaczonego przepisami prawa poziomu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, którego to wielkość dostosowano do aktualnych możliwości sektora paliwowego w kraju (ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw).Brak możliwości większego wykorzystania biokomponentów do produkcji paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych wynika m.in. z ograniczonych możliwości dodawania biokomponentów do paliw ciekłych limitowanych przepisami ustaw, braku funkcjonowania na rynku polskim biopaliw ciekłych innych niż B100, braku krajowych mocy wytwórczych w zakresie biowęglowodorów ciekłych i ograniczonej dostępności importu tego paliwa.Rynek wykorzystania gazu skroplonego (LPG) w Polsce jest rynkiem nasyconym i nie przewiduje się jego dalszego rozwoju. Podmioty, które dokonują wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego gazu skroplonego (LPG) z uwagi na przyjęty w rozporządzeniu Ministra Energii z dnia 12 czerwca 2017 r. *w sprawie metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych, określenia wskaźników ich emisji oraz wartości opałowej dla poszczególnych paliw i wartości energetycznej energii elektrycznej* wskaźnik emisji gazów cieplarnianych (73,6 gCO2eq/MJ) realizują NCR na poziomie wyższym niż 6%.Przepis art. 30d ust. 1 ustawy *o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* dopuszcza możliwość wspólnej realizacji NCR przez podmioty do tego zobowiązane. Podmioty dokonujące wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego paliw ciekłych są zainteresowane wspólną realizacją NCR z podmiotami dokonującymi obrotu gazem skroplonym (LPG), ponieważ umożliwi ona realizację celu na poziomie wyższym niż jest to możliwe w przypadku jego indywidualnej realizacji.Wspólna realizacja NCR jest jednak obostrzona pewnymi wymaganiami, które w ocenie przedstawicieli sektora paliwowego stanowią przeszkodę w przystępowaniu do wspólnej realizacji obowiązku. Utrudnieniem wspólnej realizacji celu jest obowiązek złożenia sprawozdania rocznego z realizacji NCR do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, zawierającego dane wytwórcze wszystkich podmiotów, które przystąpiły do wspólnej realizacji.Podmioty zainteresowane wspólną realizacją NCR zgłosiły uwagę, że obowiązujący obecnie przepis doprowadzi do sytuacji, w której podmioty trzecie będą miały dostęp do danych wrażliwych, często stanowiących tajemnice spółek, i tym samym wymaga on zmiany.W zakresie przepisów dotyczących wspólnej realizacji NCR zgłoszono również uwagę, że obowiązujący przepis dotyczący kary za brak realizacji celu na wymaganym poziomie (art. 35b ust. 1 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw) budzi wątpliwości interpretacyjne. Według przedstawicieli rynku paliwowego należy dokonać zmiany brzmienia tego przepisu, z której będzie jednoznacznie wynikało, że w przypadku braku realizacji NCR w sytuacji wspólnej realizacji celu przez dwa lub więcej podmiotów karze pieniężnej będą podlegały te podmioty, które w przypadku samodzielnej realizacji celu nie wykonałyby go.W korespondencji kierowanej do ministra wskazano również na potrzebę doprecyzowania przepisów dotyczących dokumentów potwierdzających osiągnięcie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w segmencie wydobywczym (UER). Podmioty obawiają się ryzyka związanego z zakupem ww. dokumentów w postaci np. wielokrotnej sprzedaży tego samego ograniczenia różnym podmiotom lub jego wykorzystanie do realizacji innego celu. Zmiany miałyby na celu zapewnienie większego bezpieczeństwa wykorzystania tego instrumentu do realizacji NCR.Branża paliwowa zwróciła uwagę na wysoki wskaźnik emisji gazów cieplarnianych dla energii elektrycznej, określony w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw energii, który skutkuje brakiem opłacalności wykorzystania energii elektrycznej stosowanej w transporcie samochodowym do realizacji NCR.Przedstawiciele branży paliwowej zwrócili uwagę na problematyczny opis symbolu „S” we wzorze określającym wysokość kary pieniężnej w przypadku braku realizacji NCR na wymaganym poziomie (art. 35c ust. 3 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw). W obliczu wahań ceny uprawnienia do emisji gazów cieplarnianych obecna konstrukcja przepisu powoduje niepewność podmiotu co do wysokości kary, nawet przy pełnej wiedzy, co do stopnia realizacji NCR. Podmiot nie posiada danych niezbędnych do wyliczenia wysokości kary i tym samym zapis budzi wątpliwości natury konstytucyjnej.Zgłoszono również, że z uwagi na zaokrąglenia zastosowane w opisie symbolu „O” ww. wzoru brak jest zasadności ekonomicznej dokonywania zakupu biokomponentów o niższej emisji gazów cieplarnianych, gdyż pomimo realizacji wyższego wskaźnika NCR poziom kary pozostaje niezmienny. Obecne brzmienie tego zapisu powoduje, że kara nie maleje liniowo w odniesieniu do wzrostu stopnia realizacji NCR. Powodować to może brak zachęty dla podmiotów do wykorzystywania np. mniej emisyjnych biokomponentów.Przegląd aktualnych przepisów prawa dotyczących NCR, pod kątem otrzymanych postulatów, pozwolił zidentyfikować katalog problemów wymagający podjęcia działań o charakterze legislacyjnym.Do najważniejszych problemów, które reguluje omawiany projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw– dalej „projekt ustawy, należy:1. konieczność doprecyzowania przepisów dotyczących obowiązku realizacji NCR po roku 2020,
2. konieczność dokonania korekty przepisów dotyczących wspólnej realizacji celu (informowanie Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w wspólnej realizacji NCR, składanie wspólnych sprawozdań),
3. konieczność utworzenia rejestru dokumentów potwierdzających osiągnięcie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w segmencie wydobywczym,
4. konieczność wprowadzenia zmiany sposobu określania wskaźnika emisji gazów cieplarnianych dla energii elektrycznej,
5. konieczność doprecyzowania przepisów dotyczących kar dla podmiotów wspólnie realizujących NCR,
6. konieczność dokonania zmiany przepisu, na podstawie którego określana jest wysokość kary pieniężnej za brak realizacji NCR na wymaganym poziomie.

Projekt ustawy uwzględnia zmianę definicji lekkiego oleju opałowego i ciężkiego oleju opałowego. Zmiany wynikają z konieczności dostosowania definicji do zmian wprowadzonych w Nomenklaturze Scalonej, Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) 2019/1776 z dnia 9 października 2019 r zmieniającym załącznik I do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. UE L 280 z 31.10.2019, str. 1), które weszło w życie od 1 stycznia 2020 r. Działanie to wynika ze zmiany dopuszczalnej zawartości siarki w olejach.W projekcie doprecyzowano definicję „emisja gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii” wprowadzając do niej wartości odpowiednio dla dwutlenku węgla, metanu, podtlenku azotu potrzebne do obliczenia ekwiwalentu dwutlenku węgla. Wprowadzone wartości pochodzą z dyrektywy Rady (UE) 2015/652 z dnia 20 kwietnia 2015 r. ustanawiającą metody obliczania i wymogi w zakresie sprawozdawczości zgodnie z dyrektywą 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych i stanowią uszczegółowienie dotychczasowych zapisów ustawy.Projekt przewiduje dodatkowo wprowadzenie definicji wytwarzania sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz definicji wytwarzania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Zmiana ma na celu doprecyzowanie definicji „podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny”, w zakresie dotyczącym gazu ziemnego w postaci sprężonej i skroplonej. Obecne brzmienie ww. definicji stwarza wątpliwości interpretacyjne w zakresie wskazania podmiotu, który dokonuje wytwarzania CNG jak i LNG. Z uwagi na fakt, że czynność polegająca odpowiednio na sprężeniu lub skropleniu gazu ziemnego nie jest uznawana przez podmioty za „wytwarzanie”, zaistniała konieczność jej zdefiniowania na poziomie ustawy. Skutkiem proponowanej zmiany będzie uznanie, tylko i wyłącznie na potrzeby realizacji przepisów dotyczących NCR, że podmiot, który dokona sprężenia lub skroplenia gazu ziemnego zostanie uznany za podmiot, który wytworzył odpowiednio CNG lub LNG, i tym samym będzie zobowiązany do realizacji NCR (jako podmiot wytwarzający CNG lub LNG).W celu usunięcia ewentualnych wątpliwości w zakresie zbieżności momentów powstania obowiązku realizacji Narodowego Celu Redukcyjnego i Narodowego Celu Wskaźnikowego projekt ustawy zawiera również zapis dookreślający „czynność prawną lub faktyczną”- w ten sam sposób jak ma to miejsce w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Wybór Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (FNT) jako beneficjenta wpływów z tytułu kar z NCR nie jest przypadkowy. Z uwagi na istotę wyznaczonego obowiązku, tj. poprawę wpływu sektora transportu na środowisko, w projekcie ustawy zaproponowano przekierowanie środków pieniężnych z tytułu kar wymierzanych w ramach NCR z dochodu budżetu państwa na przychód FNT. Celem FNT jest wsparcie finansowe inicjatyw związanych z rozwojem elektromobilności i transportu opartego na paliwach alternatywnych. Samochody elektryczne oraz te napędzane CNG, LNG i wodorem, a także infrastruktura do ich ładowania i tankowania, będą miały możliwość otrzymania wsparcia z FNT w postaci dopłat. Zapewnienie dostępności infrastruktury do tankowania/ładowania pojazdów paliwami alternatywnymi oraz wprowadzenie pewnego rodzaju zachęt do nabywania tego rodzaju pojazdów będzie skutkowało zwiększeniem udziału pojazdów nisko i zero-emisyjnych w transporcie, a co za tym idzie poprawą ekologiczności sektora transportu. FNT doskonale komponuje się z obowiązkiem realizacji NCR, ponieważ wspiera ograniczanie emisji gazów cieplarnianych w transporcie. Ponadto, w celu zwiększenia przejrzystości przepisów wprowadzono przepis wskazujący, że kary pieniężne, o których mowa w art. 35a zmienianej ustawy, uiszcza się w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o wymierzeniu kary pieniężnej stała się prawomocna.Wydanie projektu ustawy umożliwi podmiotom zobowiązanym do realizacji NCR realizację wyznaczonego celu w 2020 r. oraz latach późniejszych na poziomie wyższym niż to jest możliwe w obecnym stanie prawnym. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że realizacja celu na wyższym poziomie dotyczy przede wszystkim konkretnych podmiotów, które zdecydują się na wspólną realizację celu np. podmiot obracający benzyną silnikową lub olejem napędowym z podmiotem obracającym gazem skroplonym LPG. Ułatwienie wspólnej realizacji NCR nie będzie miało wpływu na poziom realizacji celu w ujęciu krajowym.Ponadto, ze względu na rozwój technologii wodorowych i przyszłościowe znaczenie tego niskoemisyjnego paliwa, w celu umożliwienia rozwoju transportu opartego na wodorze, do ustawy dodano obowiązki z zakresie kontrolowania wymagań jakościowych wodoru przeznaczonego na cele transportowe. Obecnie nie jest on jeszcze dostępny na stacjach paliw w Polsce, jednak przewiduje się szybki wzrost zapotrzebowania na tego typu paliwo. W związku z powyższym konieczne było dodanie wodoru przeznaczonego na cele transportowe do katalogu paliw kontrolowanych przez Inspekcję Handlową w zakresie wymagań jakościowych. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Rozwiązaniem problemów, które zostały zidentyfikowane i opisane w pkt 1 oraz proponowanym narzędziem interwencji jest nowelizacja obowiązującego aktu prawnego – ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw.W celu wyeliminowania pojawiających się wątpliwości interpretacyjnych dotyczących obowiązku realizacji NCR w latach następujących po roku 2020 w projekcie ustawy doprecyzowano obecnie obowiązujące przepisy w tym zakresie. Dokonanie tej zmiany usunie wątpliwości interpretacyjne zarówno branży paliwowej jak i Urzędu Regulacji Energetyki. Przepisy projektowanej ustawy mają na celu przede wszystkim ułatwić podmiotom zobowiązanym do realizacji NCR wspólną realizację celu. Zniesienie obowiązku realizacji wspólnej sprawozdawczości z realizacji NCR do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (przez dwa lub więcej podmiotów) na rzecz sprawozdawczości indywidualnej zachęci podmioty dokonujące obrotu gazem płynnym (LPG) do wspólnej realizacji NCR z podmiotami dokonującymi obrotu paliwami ciekłymi (benzyną silnikową, olejem napędowym) – w wyniku czego jako „grupa” osiągną wyższy poziom realizacji NCR.Projekt zakłada także zniesienie obowiązku informowania Prezesa URE w terminie do dnia 31 marca każdego roku o podjęciu wspólnej realizacji NCR, w celu uproszczenia realizacji celu.Zmiana dotychczasowego sposobu określania wskaźnika emisji gazów cieplarnianych dla energii elektrycznej. Obecnie jest on określany w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw energii i ma on wartość stałą. Z uwagi na zmianę struktury surowców wykorzystywanych do produkcji energii elektrycznej w kolejnych latach (wzrost udziału energii z odnawialnych źródeł energii) celowe jest coroczne aktualizowanie tego wskaźnika. Projekt przewiduje, że nie minister właściwy do spraw energii a Prezes URE będzie corocznie określał wskaźnik emisji gazów cieplarnianych dla energii elektrycznej, w oparciu o dane na temat struktury surowców wykorzystanych do wytworzenia energii elektrycznej w Polsce, a następnie podawał go do publicznej wiadomości. Efektem zmiany będzie coraz korzystniejsza pozycja energii elektrycznej zużytej w transporcie samochodowym w realizacji NCR.W zakresie kompetencji Prezesa URE, zgodnie z projektem ustawy, znajdzie się prowadzenie ewidencji dokumentów potwierdzających osiągnięcie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w segmencie wydobywczym (UER) i podawanie do publicznej wiadomości informacji z nimi związanych. Ewidencja jest niezbędna w celu zapewnienia kontroli nad dokumentami wykorzystanymi do realizacji NCR i przeciwdziałaniu nadużyciom w tym zakresie.Projekt przewiduje również przeredagowanie przepisu dotyczącego kar, w taki sposób aby jednoznacznie z niego wynikało, że w przypadku braku realizacji NCR w sytuacji wspólnej realizacji celu przez dwa lub więcej podmiotów karze pieniężnej będą podlegały te podmioty, które w przypadku samodzielnej realizacji celu nie wykonałyby go.W projekcie uwzględniono także zmianę przepisu, na podstawie którego określana jest wysokość kary pieniężnej za brak realizacji NCR na wymaganym poziomie. Zmiana ma na celu sformułowanie przepisu, na podstawie którego wysokość kary będzie przewidywalna oraz wsparcie stosowania biokomponentów o większym potencjale redukcji emisji.Ponadto, Systemem Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw obejmuje się wodór przeznaczony na cele transportowe. Celem tego rozwiązania jest przeciwdziałanie transportowaniu, magazynowaniu i wprowadzaniu do obrotu wodoru niespełniającego wymagań jakościowych, tak jak to ma miejsce w przypadku pozostałych paliw będących w obrocie na polskim rynku. W związku objęciem wodoru Systemem Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw, minister właściwy ds. energii zostanie zobowiązany do wydania rozporządzeń określających:1)wymagania jakościowe, 2) metody badania jakości,3) sposób pobierania próbek. Na Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, jako zarządzającego Systemem Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw, nałożone zostaną dodatkowe obowiązki w zakresie kontrolowania wymagań jakościowych wodoru, ze względu na poszerzenie katalogu podmiotów, które będą podlegały kontroli jakości sprzedawanego paliwa, o prowadzących działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, magazynowania lub obrotu wodorem przeznaczonym na cele transportowe. Kontrola wymagań jakościowych poprzez badanie próbek paliwa przeprowadzana będzie za pośrednictwem Inspekcji Handlowej, tak jak to ma miejsce w przypadku pozostałych paliw objętych Systemem. Ponadto, podmioty, które wprowadzą do obrotu wodór niespełniający wymagań jakościowych będą podlegać sankcjom wymienionym w ustawie, na tych samych zasadach co podmioty zajmujące się obrotem pozostałych paliw podlegających kontroli. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Przepis art. 7a dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyn i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG, został implementowany do przepisów krajowych m.in. w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw.Procedowane zmiany dotyczą przepisów implementujących ww. dyrektywę, jednakże nie mają one charakteru merytorycznego, zaś organizacyjny, precyzujący zapisy. W związku z powyższym odstąpiono od podejmowania działań mających na celu ustalenie sposobu postępowania w innych krajach UE. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
| Podmioty zobowiązane do realizacji Narodowego Celu Redukcyjnego | ok. 40 | Urząd Regulacji Energetyki | Ułatwienie wspólnej realizacji celu oraz usunięcie zgłaszanych wątpliwości interpretacyjnych |
| Urząd Regulacji Energetyki | 1 |  | Ewentualna zmiana organizacji rozliczania podmiotów zobowiązanych do realizacji celu, w przypadku jego wspólnej realizacji |
| Podmioty dokonujące obrotu wodorem przeznaczonym do stosowania w pojazdach samochodowych | Brak danych z uwagi na dopiero tworzący się rynek wykorzystania wodoru w pojazdach samochodowych |  | Zapewnienie spełnienia określonych wymagań jakościowych przez wodór stosowany w pojazdach samochodowych  |
| Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów | 1 |  | Poszerzenie katalogu podmiotów objętych Systemem Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw |
| Wojewódzkie Inspektoraty Inspekcji Handlowej | 16 | https://www.uokik.gov.pl/ | Przeprowadzanie kontroli w zakresie spełnienia wymagań określonych w projekcie ustawy |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie zamieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny (www.rcl.gov.pl).W ramach konsultacji publicznych projekt zostanie przekazany do konsultacji z terminem 21 dni następującym podmiotom: 1. Polska Izba Paliw Płynnych,
2. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych LEWIATAN,
3. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego,
4. Polska Izba Gazu Płynnego,
5. Polska Organizacja Gazu Płynnego,
6. Gaz-SYSTEM,
7. Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.,
8. Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.,
9. BP Polska Sp. z o.o.,
10. Grupa LOTOS S.A.,
11. PKN ORLEN S.A.,
12. Shell Polska Sp. z o.o.,
13. Slovnaft Polska S.A.,
14. Circle K Polska Sp. z o.o.,
15. AMIC Polska,
16. HUZAR PSP S.A.,
17. ANWIM S.A.

Projekt zostanie również przekazany do zaopiniowania z terminem 21 dni następującym podmiotom:1. Pan Piotr Naimski - Sekretarz Stanu – Pełnomocnik Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej,
2. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców,
3. Prezes Prokuratorii Generalnej RP,
4. Prezes Urzędu Dozoru Technicznego,
5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego,
6. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki,
7. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
8. Prezes Głównego Urzędu Miar,
9. Prezes Agencji Rezerw Materiałowych.

Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz związków pracodawców, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców. Projekt nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, gdyż nie dotyczy spraw związanych z samorządem terytorialnym, o których mowa w ustawie z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 759). Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucji dialogu społecznego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2232). Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm). Wyniki opiniowania i konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z opiniowania i konsultacji publicznych udostępnionym na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny. |
| 1. **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 | Projekt ustawy zakłada przekierowanie ewentualnych kar pieniężnych z tytułu NCR z dochodu budżetu państwa na przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Wysokość przewidywanych wpływów jest trudna, wręcz niemożliwa do oszacowania. Podmioty zobowiązane do realizacji NCR posiadają różne instrumenty, które mogą wykorzystać do realizacji celu (biokomponenty, LPG, CNG, LNG czy też UER-sy) przez co nie można określić na jakim poziomie w danym roku zostanie osiągnięty cel, i tym samym nie można obliczyć wpływów z tytułu braku realizacji celu.Przyjmując następujące założenia:- wysokość realizacji NCR przez Polskę w 2018 r. na poziomie 4,653%,- średnią cenę uprawnienia do emisji gazów cieplarnianych na poziomie 128,907 zł/tCO2eq (30 euro/tCO2eq),- wartość niezrealizowanego obowiązku 0,000001 tCO2eq/MJ,- wartość opałową paliw na poziomie 1 031 480 247 811,480 MJ,- obowiązujące przepisy dotyczące sposobu obliczania wysokości kary za brak realizacji celu na poziomie 6%,Kara za brak realizacji przez Polskę NCR na wymaganym poziomie wyniosłaby około 133 mln zł.Należy mieć na uwadze, że prognozowana wartość jest wartością wyliczoną w skali kraju, a nie indywidualnego podmiotu, a także że wszystkie czynniki uwzględniane przy obliczeniu są wartościami zmiennymi.Projekt ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, który wg stanu na dzień 10 lipca 2020 r. był przedmiotem prac Sejmu, przewiduje likwidację FNT z dniem 30 września 2020 r., a w jego miejsce przewiduje utworzenie nowego zobowiązania wieloletniego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Po wejściu w życie procedowanych przepisów zostaną wprowadzone stosowne zmiany w projekcie ustawy, Uzasadnieniu i OSR. |
| 1. **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 |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Nie przewiduje się znaczącego wpływu projektowanej regulacji na sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw. Ustawa nie wprowadza nowych dodatkowych obowiązków na tego typu przedsiębiorstwa. |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | Zawarte w projekcie ustawy propozycje zmian ułatwią podmiotom zobowiązanym do realizacji Narodowego Celu Redukcyjnego wspólną realizację celu, co w praktyce może się przełożyć na osiągnięcie wyższego poziomu realizacji celu niż w przypadku realizacji celu indywidualnie.Projekt ustawy może przyczynić się do ograniczenia kosztów realizacji Narodowego Celu Redukcyjnego, a co za tym idzie ewentualnego ograniczenia wzrostu cen paliw. |
| (dodaj/usuń) |  |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  |  |
| 1. **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:W odniesieniu do zmian związanych ze wspólną realizacją NCR wprowadzenie indywidualnej sprawozdawczości w miejsce wspólnej sprawozdawczości spowoduje zwiększenie liczby dokumentów i liczby procedur. Niemniej jednak obciążenie to będzie nieznaczne z uwagi na fakt, że podmioty realizujące NCR zarówno indywidualnie jak i wspólnie muszą w chwili obecnej gromadzić dokumentację niezbędną do wypełnienia sprawozdania. W przypadku wprowadzenia sprawozdawczości indywidualnej dodatkowym dokumentem będzie formularz sprawozdania. Obowiązujące przepisy prawa przewidują możliwość sporządzania i przekazywania sprawozdań z realizacji NCR w postaci elektronicznej.W odniesieniu do objęcia wodoru Systemem Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw nastąpi również zwiększenie liczby dokumentów i liczby procedur. Podmioty dokonujące obrotu wodorem przeznaczonym na cele transportowe zobowiązane będą do zapewnienia jego właściwych wymagań jakościowych. W tym celu właściwe podmioty będą zobowiązane do gromadzenia odpowiedniej dokumentacji oraz tworzenia wewnętrznych procedur umożliwiających im realizację ustawowych obowiązków.  |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Nie dotyczy. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| ☐środowisko naturalne☐sytuacja i rozwój regionalny☐inne: … | ☐demografia☐mienie państwowe | ☐informatyzacja☐zdrowie |
| Omówienie wpływu |  |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Przepisy ustawy wejdą w życie w terminie 14 dni od dnia opublikowania ustawy.  |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
|  |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Brak. |