**Uzasadnienie**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (dalej: „projekt ustawy”) został przygotowany w związku z koniecznością dokonania zmiany przepisów ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw(Dz. U. z 2019 r. poz. 660, z późn. zm.) (dalej: „ustawa”) w zakresie:

1. Narodowego Celu Redukcyjnego (dalej: „NCR”);
2. objęcia systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw wodoru wykorzystywanego na cele transportowe,
3. definicji lekkiego oleju opałowego i ciężkiego oleju opałowego.

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 dnia 31 grudnia 2020 r. powinna wynieść 6%, w stosunku do emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z 2010 r. (94, 1 gCO2eq/MJ), a osiągnięty cel należy również utrzymać po roku 2020.

Do realizacji NCR są zobowiązane 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:

1. rozporządzają nimi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej lub
2. 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).

Ponadto, poniższe podmioty mogą przyjąć obowiązek realizacji NCR:

1. 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,
2. 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:
3. rozporządzają nimi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej lub
4. 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.

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 (benzyny silnikowej i oleju napędowego). Podmioty, w pismach kierowanych do ministra wskazały, że realizacja NCR w 2020 r. na wymaganym poziomie nie jest możliwa. Jednocześnie przedstawiły propozycje zmian legislacyjnych, których dokonanie przyczyniłoby się do realizacji NCR w 2020 r. oraz latach późniejszych na poziomie wyższym niż to jest możliwe w obecnym stanie prawnym.

Projekt ustawy uwzględnia również zmianę definicji lekkiego oleju opałowego i ciężkiego oleju opałowego. Zmiany w tym zakresie 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.

Jednocześnie, rozszerzenie zakresu ustawy o obowiązek kontrolowania jakości wodoru wykorzystywanego na cele transportowe, pomimo tego że nie jest on jeszcze dostępny na rynku polskim, wynika z przyszłościowego znaczenia tego alternatywnego paliwa i ochronę przyszłego użytkownika. Ponadto, kontrolowanie jakości wodoru przeznaczonego na cele transportowe wynika z konieczności wsparcia rozwoju transportu opartego na paliwach alternatywnych zgodnie z przepisami dyrektywy 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Przegląd aktualnych przepisów prawa dotyczących NCR, pod kątem otrzymanych postulatów, pozwolił zidentyfikować katalog problemów wymagający podjęcia działań o charakterze legislacyjnym.

Do najważniejszych kwestii, które reguluje 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 o 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.

W prawodawstwie polskim nie funkcjonują przepisy dotyczące wodoru wykorzystywanego na cele transportowe. W związku z rozwojem wykorzystania tego rodzaju paliwa na świecie i wykazanym zainteresowaniem branży paliwowej w inwestycje dotyczące wodoru na terytorium Polski zaistniała konieczność podjęcia działań legislacyjnych, mających na celu stworzenie ram prawnych w tym zakresie.

W związku z dodaniem do ustawy wodoru przeznaczonego na cele transportowe jako kolejnego paliwa, które podlega obowiązkowi kontrolowania jego jakości, konieczna była zmiana art. 2 ust. 1, art. 3, 7, 12, 19a, 26a, 29, 30b, 30g, 31 oraz 35c. W ramach ww. zmian wprowadzone zostaną upoważnienia dla ministra właściwego do spraw energii do wydania rozporządzeń w zakresie wymagań jakościowych, sposobu pobierania próbek oraz metod badania jakości wodoru przeznaczonego na cele transportowe. Wprowadzenie tych uregulowań jest niezbędne z uwagi na szczególny charakter kontroli w zakresie jakości paliw, związany z koniecznością przeciwdziałania wprowadzaniu do obrotu paliwa niewłaściwej jakości oraz zapewnieniu bezpieczeństwa stosowania tego rodzaju paliwa.

Przepis art. 1 pkt 1 lit. b projektu ustawy wprowadza zmianę definicji lekkiego oleju opałowego i ciężkiego oleju opałowego. Zmiana polega na przywołaniu w definicjach kodów CN tych paliw zgodnych z obowiązującą od 1 stycznia 2020 r. znowelizowaną Nomenklaturą Scaloną.

Zmiana przewidziana w art. 1 pkt 1 lit. d tiret pierwsze i drugie, pkt 8 oraz pkt 18 lit. c ma na celu uzupełnienie obecnego brzmienia przepisu art. 2 ust. 1 pkt 29 lit. a tiret pierwsze i lit. c tiret pierwsze, art. 30b ust.1 oraz art. 35c ust. 3 w objaśnieniu symbolu „W” ustawy o sformułowania „skutkującej trwałym wyzbyciem się tych paliw na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej”. Zapis ten dookreśla „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, co usuwa ewentualne wątpliwości w zakresie zbieżności momentów powstania obowiązku realizacji NCR i Narodowego Celu Wskaźnikowego.

Przepis art. 1 pkt 1 lit. e doprecyzowuje 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.

Przepis art. 1 pkt 1 lit. f wprowadza m.in. definicję „wytwarzania sprężonego gazu ziemnego (CNG)” oraz definicję „wytwarzania skroplonego gazu ziemnego (LNG)”. Wprowadzana zmiana ma na celu doprecyzowanie definicji „podmiotu realizującego 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).

Przepis art. 1 pkt 8 zmienianej ustawy wynika z konieczności usunięcia wątpliwości interpretacyjnych, jakie zgłaszała branża paliwowa oraz Urząd Regulacji Energetyki dotyczących obowiązku realizacji NCR 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.

Mając na uwadze powyższe konieczne jest dokonanie zmiany redakcyjnej przepisu art. 30b ustawy, w wyniku której powstanie czytelny przepis, niepozostawiający wątpliwości interpretacyjnych, wskazujący, że obowiązek NCR należy osiągnąć w 2020 r. a następnie utrzymać osiągnięte ograniczenie w kolejnych latach. Konsekwencją tej zmiany jest zmiana przewidziana w art. 1 pkt 10 projektu ustawy.

Jednocześnie dokonano zmiany treści dotychczasowego art. 30b ust. 2, art. 30h pkt 2 ustawy oraz wprowadzono nowy art. 30ha. Celem jest 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.

Punkt 9 art. 1 zmienianej ustawy przewiduje uchylenie dotychczasowych przepisów dotyczących wspólnej realizacji NCR. Obecne przepisy (art. 30d ust. 2-6 ustawy) nakładają na podmioty obowiązek poinformowania Prezesa URE o wspólnej realizacji NCR w terminie do dnia 31 marca każdego roku. Przewidują także, jakie dane powinny zostać zawarte w Informacji składanej do Prezesa URE oraz określają treść Oświadczenia do niej dołączanego. Wskazują również obowiązek składania wspólnego sprawozdania z realizacji NCR do Prezesa URE w przypadku podmiotów, które wspólnie realizują obowiązek.

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 np. wspólna sprawozdawczość w wyniku, której podmioty trzecie będą miały dostęp do danych wrażliwych, często stanowiących tajemnice spółek.

Omawiana zmiana stanowi realizację postulatów zgłoszonych przez sektor paliwowy.

Przepis art. 1 pkt 14 projektu ustawy wprowadza przepisy uszczegóławiające zasady składania przez podmioty sprawozdań ze wspólnej realizacji NCR. Projekt ustawy, w przypadku wspólnej realizacji NCR, przewiduje obowiązek dołączania do sprawozdania informacji o podmiotach, z którymi podmiot składający sprawozdanie wspólnie realizuje cel oraz oświadczenia.

Zakres dołączanej do sprawozdania informacji oraz oświadczenia pokrywa się odpowiednio z uchylanym art. 30d ust. 3 pkt 1 i 2 oraz ust. 4 ustawy.

Zmiana polega na rezygnacji z wcześniejszego zgłaszania Prezesowi URE zamiaru wspólnej realizacji obowiązku przez podmioty, nakładając jednocześnie obowiązek dokonania takiego zgłoszenia w ramach składanego sprawozdania. Celem jest ułatwienie wspólnej realizacji obowiązku redukcyjnego i jednoczesne zapewnienie przejrzystości jego realizacji.

W zakresie kompetencji Prezesa URE, zgodnie z art. 1 pkt 15 projektu ustawy, znajdzie się także prowadzenie ewidencji dokumentów potwierdzających osiągnięcie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w segmencie wydobywczym, tzw. UERsów 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.

Przepis art. 1 pkt 17 projektu ustawy przewiduje zmianę brzmienia art. 35b ust. 1 ustawy, który określa podmiot podlegający karze za brak realizacji NCR w przypadku wspólnej realizacji tego celu. Zmiana polega na nadaniu art. 35b ust. 1 ustawy takiego brzmienia, 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 zrealizowałyby go.

Uchylenie ust. 2 w art. 35b ustawy jest konsekwencją rezygnacji w projekcie ustawy z obowiązku składania wspólnych sprawozdań z realizacji NCR.

Proponowana zmiana jest realizacją postulatów zgłoszonych przez sektor paliwowy, usuwającą zaistniałą wątpliwość interpretacyjną sektora paliwowego oraz Urzędu Regulacji Energetyki.

Przepis art. 1 pkt 18 projektu ustawy wprowadza zmianę objaśnienia symbolu „S”, „O” oraz „W” w art. 35c ust. 3 ustawy, przy wykorzystaniu których określana jest wysokość kary pieniężnej za brak realizacji NCR na wymaganym poziomie.

Aktualne brzmienie opisu symbolu ,,S" powoduje, że istotny wpływ na wysokość kary ma cena uprawnienia do emisji gazów cieplarnianych z jednego dnia notowań. W obliczu dość znaczących wahań w cenie tych uprawnień, w opinii branży paliwowej, taka konstrukcja przepisu powoduje niepewność podmiotu co do wysokości kary, nawet przy pełnej wiedzy na temat stopnia niewypełnienia obowiązku. Dodatkowym czynnikiem zwiększającym niepewność podmiotów jest okoliczność, że pod uwagę brane jest notowanie z roku, w którym podmiot nie zrealizował NCR. Taki stan prawny budzi poważne wątpliwości natury konstytucyjnej w rezultacie czego branża paliwowa zawnioskowała o jego zmianę.

Projekt ustawy przewiduje w opisie symbolu „S” wskazanie konkretnej wartości, która będzie uwzględniana we wzorze służącym do obliczania wysokości kary pieniężnej w przypadku braku realizacji NCR na wymaganym poziomie. W projekcie ustawy zaproponowano cenę uprawnienia do emisji gazów cieplarnianych na stałym poziomie wynoszącym 215,00 złotych za tonę ekwiwalentu dwutlenku węgla [zł/tCO2eq].

Zaproponowana wysokość została obliczona przyjmując, że cena uprawnienia do emisji gazów cieplarnianych wynosi 50 Euro za tonę ekwiwalentu dwutlenku węgla, co w przeliczeniu na złote według rocznego kursu średnioważonego euro ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski za rok 2019 wynoszącego 4,298, daje w zaokrągleniu wartość 215,00 złotych.

Zaproponowana zmiana zniweluje ryzyko gwałtownych wahań ceny uprawnień do emisji gazów cieplarnianych oraz umożliwi podmiotom bardziej precyzyjne oszacowanie wysokości potencjalnej kary.

W przypadku opisu symbolu „O” obecny przepis ustawy zakłada podawanie wartości niezrealizowanego obowiązku NCR z dokładnością do sześciu miejsc po przecinku. Z uwagi na przyjęte zaokrąglenie brak jest zasadności ekonomicznej dokonywania zakupu biokomponentów o niższej emisji gazów cieplarnianych, gdyż pomimo realizacji wyższego wskaźnika NCR poziom kary pozostaje niezmienny. W opinii branży paliwowej, może to powodować brak zachęty dla podmiotów realizujących NCR do wykorzystywania mniej emisyjnych biokomponentów.

Z uwagi na powyższe, w projekcie ustawy zaproponowano podawanie wartości niezrealizowanego obowiązku NCR z dokładnością do dziesięciu miejsc po przecinku, co stanowi realizację postulatu rynku oraz jest korzystne dla rynku biokomponentów.

Przepis art. 1 pkt 19 lit. a i b projektu ustawy dotyczy zmian przepisów określających przeznaczenie kar pieniężnych. Według aktualnego przepisu art. 35e ust. 1 ustawy wpływy z kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

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 Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Skierowanie środków do FNT wpłynie pozytywnie na stymulowanie rozwoju rynku elektromobilności i innych paliw alternatywnych w sektorze transportowym w Polsce.

Natomiast w art. 1 pkt 19 lit. c projektu ustawy, w celu zwiększenia przejrzystości przepisów, wprowadzono przepis wskazujący, że kary pieniężne, o których mowa w art. 35a ustawy, uiszcza się w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o wymierzeniu kary pieniężnej stała się prawomocna.

Przepis art. 2 projektu ustawy wskazuje na możliwość przystąpienia do wspólnej realizacji NCR w 2020 r. przez podmioty, które do dnia 31 marca 2020 r. nie poinformowały Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki o wspólnej realizacji celu.

Przepis art. 3 projektu ustawy wskazuje, że do sprawozdań z realizacji NCR składanych za 2020 r. należy stosować przepisy ustawy w brzmieniu nadanym omawianą nowelizacją.

Wejście w życie projektu ustawy ułatwi podmiotom zobowiązanym do realizacji NCR osiągnięcie wyznaczonego celu na poziomie wyższym niż było to możliwe przed dokonaniem nowelizacji ustawy.

Objęcie systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw wodoru wykorzystywanego na cele transportowe będzie skutkowało koniecznością zapewnienia określonych wymagań jakościowych na każdym etapie obrotu tym paliwem na rynku.

Zmiany przewidziane w projekcie ustawy są oczekiwanym przez branżę paliwową ułatwieniem i nie wprowadzają żadnych dodatkowych obowiązków czy obciążeń.

Projekt ustawy nie będzie wywierać wpływu na mikro-, małych i średnich przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy zostanie poddany uzgodnieniom międzyresortowym, opiniowaniu i konsultacjom publicznym oraz, zgodnie z § 52 ust. 1 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.) zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).