|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Projekt ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Klimatu i Środowiska  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Piotr Dziadzio - Podsekretarz Stanu, Pełnomocnik Rządu ds. Polityki Surowcowej Państwa  **Osoby do kontaktu**  Marek.Kosicki@klimat.gov.pl,  tel: 22 369 16 64  e-mail: departament.ropy.i.gazu@klimat.gov.pl | | | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 11.02.2022 r.  **Źródło:**  Wdrożenie prawa UE (dyrektywy RED II)  **Nr w wykazie RM:**  UC110 | | | | | | | | |  |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Obecnie sektor paliw transportowych jest zdominowany przez paliwa węglowodorowe pochodzenia kopalnego. Zapewnienie neutralności klimatycznej wymaga wprowadzenia zmian we wszystkich obszarach gospodarki, w tym zmiany struktury paliw transportowych. Polityka w tym obszarze polega przede wszystkim na zwiększaniu udziału paliw odnawialnych w paliwach zużywanych przez transport. Obszar ten jest regulowany przez przepisy Unii Europejskiej. Do 30 czerwca 2021 r. dokumentem obowiązującym na poziomie unijnym dotyczącym ww. kwestii była dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. *w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE* (Dz. Urz. UE L 140 z 05.06.2009, str. 16, z późn. zm.), zwana dalej „*dyrektywą RED”*. Zgodnie z *dyrektywą RED* państwa członkowskie Unii Europejskiej zobowiązane były do zapewnienia w 2020 roku udziału paliw odnawialnych w paliwach wykorzystanych  w transporcie drogowym i kolejowym, na poziomie co najmniej 10%.  *Dyrektywa RED* została wdrożona do polskiego porządku prawnego ustawą z dnia 21 marca 2014 r.  *o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 457). Narzędziem służącym zapewnieniu realizacji wyznaczonego celu był wprowadzony  w ww. ustawie Narodowy Cel Wskaźnikowy, zwany dalej „NCW”, określający minimalny udział paliw odnawialnych i biokomponentów zawartych w paliwach stosowanych we wszystkich rodzajach transportu w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw zużytych w ciągu roku kalendarzowego  w transporcie.  Podmiotami zobowiązanymi do realizacji NCW zostały przedsiębiorstwa paliwowe – tj. podmioty zajmujące się wytwarzaniem, importem lub nabyciem wewnątrzwspólnotowym paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych, którzy:   1. rozporządzają nimi na terytorium RP przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej skutkującej trwałym wyzbyciem się tych paliw lub biopaliw ciekłych, lub 2. zużywają je na własne potrzeby, z wyłączeniem przewozu 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 z późn. zm.).   W ramach wdrożenia *dyrektywy RED* założono, iż 10-procentowy udział energii ze źródeł odnawialnych w transporcie realizowany będzie dwoma ścieżkami:   1. poprzez obligatoryjną realizację NCW oraz 2. poprzez systematyczny wzrost stosowania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych przez przedsiębiorstwa zajmujące się transportem kolejowym lub drogowym.   Przyjęto także, iż udział ww. ścieżek w realizacji celu w 2020 r. będzie następujący: 8,5% - w ramach NCW, oraz 1,5% - w ramach wykorzystania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii, zwanej dalej „OZE”.  Zgodnie z art. 22a ust 4-6 *ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1355 i 1642)* Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, zwanego dalej „URE”, prowadzi wykaz podmiotów, które są zobowiązane do realizacji NCW w danym roku kalendarzowym, natomiast zgodnie z ust. 1 ww. przepisu podmiot, który w danym roku kalendarzowym dokonał czynności skutkującej powstaniem obowiązku realizacji NCW jest zobowiązany powiadomić o tym Prezesa URE w terminie 14 dni od dokonania tej czynności. Wykaz podmiotów zobowiązanych do realizacji NCW jest jawny i publicznie dostępny w Biuletynie Informacji Publicznej URE. W wykazie tym jest obecnie zarejestrowanych 19 przedsiębiorców[[1]](#footnote-1).  Zgodnie z obowiązującymi przepisami łańcuch dostaw biokomponentów służących do realizacji NCW podlega nadzorowi Dyrektora Generalnego Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa, zwanego dalej „KOWR”. Wytwórcy biokomponentów i biopaliw są zobowiązani do wpisania się do dedykowanego rejestru prowadzonego przez Dyrektora Generalnego KOWR. Zgodnie z ww. rejestrem branżę krajowych producentów biokomponentów tworzą obecnie 24 podmioty[[2]](#footnote-2).  W *ustawie* *z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* przyjęto przepisy mające na celu zapewnienie realizacji NCW za pomocą biokomponentów pochodzących głównie  z krajowej zrównoważonej produkcji.  W ww. rejestrze Dyrektora KOWR obecnie zarejestrowanych jest 9 wytwórców **estrów** wykorzystywanychna cele transportowe, przy czym ok. 70% mocy produkcyjnych posiadają podmioty: Orlen Południe S.A., BIOAGRA-OIL S.A. oraz Euroservice Zakłady Przemysłu Tłuszczowego Sp. z o.o. Krajowi wytwórcy estrów na cele paliwowe dysponują szacowaną łączną mocą wytwórczą na deklarowanym poziomie ok. 1 520 mln litrów rocznie, tj. ok. 1337 tys. ton rocznie.  Ze względów ekonomicznych do realizacji NCW wykorzystuje się przede wszystkim biokomponenty wyprodukowane z roślin spożywczych i pastewnych (tzw. biopaliwa I generacji) W przypadku oleju napędowego wykorzystuje się przede wszystkim rzepak i produkowany z niego olej rzepakowy, z którego wytwarzane są estry. Innymi surowcami, nienależącymi do grupy biopaliw I generacji są: zużyty olej kuchenny, a także niewielkie ilości odpadów i pozostałości tłuszczów zwierzęcych i innych roślinnych. Użyte do produkcji biokomponentów surowce w większości spełniają kryteria zrównoważonego rozwoju, zwane dalej „KZR”[[3]](#footnote-3).  Wykres nr 1 struktura wykorzystania surowców do produkcji estrów metylowych    *Źródło: Opracowanie własne Ministerstwa Klimatu i Środowiska na podstawie danych SHARES i KOWR*  W 2020 roku krajowi wytwórcy biokomponentów wyprodukowali łącznie ok. 957 tys. ton estrów metylowych, co generowało z kolei popyt na surowce rolne w ilości – ok. **2 mln ton** rzepaku (837 tys. ton oleju rzepakowego), oraz 106 tys. ton posmażalniczego oleju (dalej „UCO”)[[4]](#footnote-4). Należy zauważyć, że wykorzystanie odpadów UCO wzrosło z poziomu ok. 22 tys. ton w 2018 r., przez ponad 80 tys.  w 2019 r. do stanu obecnego.  W przypadku zdolności produkcyjnych **bioetanolu** na cele transportowe, zgodnie z prowadzonym przez Dyrektora Generalnego KOWR rejestrem zarejestrowanych jest 14 przedsiębiorców, przy czym ok. 68% mocy produkcji posiadają najwięksi wytwórcy: BIOAGRA S.A., DESTYLACJE POLSKIE Sp. z o.o., HGBS FINANSE S.A. oraz BGW Sp. z o.o. Krajowi wytwórcy bioetanolu dysponują łączną mocą wytwórczą na deklarowanym poziomie około 940 mln litrów rocznie, tj. ok. 733 tys. ton rocznie.  Wykorzystanie mocy produkcyjnych zależy od wielu czynników: dostępności i ceny surowców do produkcji, zapotrzebowania ze strony odbiorców tj. producentów i importerów paliw ciekłych.  W 2020 r. krajowi wytwórcy biokomponentów wyprodukowali łącznie ok. 202 tys. ton bioetanolu. Jako podstawowy surowiec wykorzystano:  - kukurydzę, w ilości około **520 tys. ton**, co przy zbiorach oscylujących ok. 4 mln ton stanowi 13% całości jej produkcji, a także:  - pozostałości produkcyjne z przetwórstwa pszenicy – **69 tys. ton,**  - melasę – **32 tys. ton**,  - destylat rolniczy – **ok. 19 tys. ton**.  Niewielki stopień wykorzystania krajowych mocy wytwórczych bioetanolu jest wynikiem niskiej konkurencyjności polskich gorzelni, które mimo posiadania dostępu do surowców, przegrywają konkurencje cenową z dostawcami z zagranicy.  Sprawozdania roczne podmiotów realizujących NCW przekazywane do Prezesa URE wskazują, że **zużycie roczne bioetanolu na cele transportowe wzrosło** po roku 2016 z **245 tys. ton do poziomu 282 tys. ton (2019 r.[[5]](#footnote-5))**. W 2020 r. poziom ten spadł do 254,5 tys. ton, co jest związane głównie z dużym spadkiem konsumpcji benzyn silnikowych (↓6,1% r/r) w związku z pandemią koronawirusa (COVID-19).  Wykres nr 2 Wykorzystanie bioetanolu na cele transportowe w latach 2015 -2019 [tys. ton]    *Źródło: Opracowanie własne Ministerstwa Klimatu i Środowiska na podst. danych URE*  Polityka w zakresie zwiększenia **zastosowania energii elektrycznej** w transporcie realizowana była dotychczas głównie poprzez implementację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. *w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych* (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1) tj. opracowanie i przyjęcie przez Radę Ministrów Krajowych ram polityki rozwoju paliw alternatywnych w Polsce (dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 29 marca 2017 r.) zwanych dalej „Krajowymi ramami”, oraz przez Sejm w dniu 11 stycznia 2018 r. ustawy *o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2021 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej *„ustawą o elektromobilności”* i w dniu 6 czerwca 2018 r. ustawy o zmianie ustawy *o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. poz. 1356)*, – realizujących cele ujęte w Krajowych ramach.  W *ustawie o elektromobilności* określone zostały m.in. cele w zakresie rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną oraz obowiązki jednostek samorządu terytorialnego dotyczące wymiany floty użytkowanych pojazdów oraz floty transportu publicznego na pojazdy nisko lub zeroemisyjne. Zgodnie z art. 35 *ustawy* *o elektromobilności* jednostki samorządu terytorialnego,  z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zostały zobowiązane do zapewnienia udziału pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów  w wysokości co najmniej 30% liczby użytkowanych pojazdów. Ponadto jednostki te zostały zobowiązane do wykonywania zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 *ustawy z dnia 8 marca 1990 o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713, z  późn. zm.), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca* 1998 r. *o samorządzie powiatowym* (Dz. U. z  2020 r. poz. 920, z późn. zm.) albo art. 14 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie województwa* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1668 oraz z 2021 r. poz. 1038), z wyłączeniem komunikacji publicznej, przy wykorzystaniu co najmniej 30% pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym. W przypadku komunikacji publicznej, jednostki samorządu terytorialnego, o których mowa powyżej zostały zobowiązane do zapewnienia co najmniej 30-procentowego udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie użytkowanych pojazdów.  Natomiast w art. 60 *ustawy o elektromobilności* określono minimalną liczbę punktów ładowania w ogólnodostępnych stacjach ładowania na dzień 31 marca 2021 r. Zgodnie z Krajowymi ramami na terytorium Polski takich punktów powinno być 6 tys., w tym 400 punktów szybkiego ładowania.  Wspomniana powyżej *ustawa z 6 czerwca 2018 r. ustawy* o zmianie ustawy *o biokomponentach  i biopaliwach ciekłych* wprowadziła z kolei instrument wspierający m.in. realizację ww. celów – Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, który został włączony do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanego dalej „NFOŚiGW”, przy zachowaniu celów dyspozycji środków (zachowano przeznaczenie środków na cele związane z rozwojem rynku paliw alternatywnych).  Tabela 1. Poziom realizacji przez Polskę celu OZE w transporcie w latach -2018- 2020 r   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | **Cel OZE w transporcie** | **2018** | **2019** | **2020** | | Realizacja RES-T | 5,65% | 6,12% | 6,57% | | Udział en.el. z OZE w transporcie | 1,09% | 1,09% | 1,28% | | **Udział biopaliw** (w tym B100 i Gen. II) | **4,57%**  (B100 0,005%)  (Gen.II 0,12%) | **5,03%**  (B100 0,24%)  (Gen. II 0,15% ) | **5,29%**  (B100 – b.d.)  (Gen. II 0,18%) |   *Źródło: SHARES, dla 2020 r.*  Powyższe zestawienie wskazuje, że dotychczas cel OZE w transporcie w Polsce realizowany był przede wszystkim przy wykorzystaniu biopaliw I generacji. Realizacja ww. celów wymagała dodawania do oleju napędowego lub benzynbiokomponentów w ilości: 1,219 mln ton estrów (w tym 247 tys. ton B100) oraz 0,254 mln ton bioetanolu, jak również ok. 2,1 tys. ton biowęglowodorów ciekłych(dane URE, 2020) – pochodzących głównie ze zrównoważonej produkcji krajowej.  Należy także wskazać, iż paliwo typu B100, tj. ester metylowy stanowiący samoistne paliwo, wykorzystane do rozliczenia realizacji obowiązku nałożonego na przedsiębiorców na poziomie krajowym tylko w niewielkiej części zostało uwzględniona w realizacji celu OZE w transporcie  w sprawozdaniu UE-SHARES (tj. na poziomie unijnym). Wynika to głównie z dużego eksportu B100 (który nie jest uwzględniany na poziomie UE w realizacji celu OZE w transporcie) i braku możliwości potwierdzenia faktycznego zużycia B100 w transporcie w kraju (brak sprzedaży B100 do pojazdów na stacjach paliw ciekłych).  Udział biopaliw zaawansowanych (tj. paliw z surowców w skazanych w załączniku nr 1 ustawy *z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*) w 2020 r. był minimalny i obejmował przede wszystkim zużyty olej kuchenny (UCO).  Udział energii elektrycznej wyniósł nieco ponad 1%, przy czym w dominującej części była to energia elektryczna wykorzystana w transporcie kolejowym. Instrumenty wprowadzone w ustawie *o elektromobilności* pobudziły rozwój infrastruktury do ładowania pojazdów z napędem elektrycznym, a tym samym przyczyniły się do wzrostu floty pojazdów elektrycznych, jednak z uwagi na ograniczony czas ich funkcjonowania udział energii elektrycznej wykorzystywanej w transporcie drogowym w realizacji celu OZE w transporcie w 2020 r. nadal był znikomy. Należy także wskazać, iż udział energii elektrycznej wykorzystanej w transporcie obliczany jest w sposób uwzględniający instrumenty zachęcające do rozwoju stosowania tego nośnika do rozliczenia celu OZE w transporcie, które obejmują: możliwość zastosowania w obliczeniach mnożnika dla energii elektrycznej zużytej w transporcie kolejowym (w wysokości x4) oraz mnożnika dla energii elektrycznej zużytej w transporcie drogowym (x5) i możliwość zastosowania w tych obliczeniach współczynnika określającego średni udział energii elektrycznej wytworzonej z OZE w Unii Europejskiej, który jest korzystniejszy od współczynnika krajowego. W praktyce oznacza to, iż rzeczywisty udział energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych zużytych w transporcie był mniejszy niż wykazano w sprawozdaniach EU-SHARES, w których uwzględniany jest mnożnik.  Kluczowe czynniki wpływające na trudności przy realizacji przez Polskę celu OZE w transporcie obejmują:   1. ujawnienie części rynku paliwowego w związku z walką z szarą strefą – wskutek podjętych działań legislacyjnych zwiększających kontrolę oraz porządkujących obrót paliwami transportowymi, w latach 2016-2017 doszło do bezprecedensowego wzrostu oficjalnego zużycia paliw transportowych. Znaczny wzrost zużycia paliw utrudnił realizację celu OZE w transporcie ze względu na wyzwania logistyczne np. niewystarczającą wydajność instalacji blendingowych w stosunku do zapotrzebowania rynku, niedostateczną podaż biokomponentów (estrów; bioetanolu); 2. ograniczenia wynikające z możliwości stosowania biokomponentów I generacji w paliwach do wielkości określonych w normach dotyczących jakości paliw – tzw. blending wall; 3. niedostateczną podaż biokomponentów zaawansowanych, wynikającą z ograniczonego rozwoju nowych technologii ze względu na wysokie koszty ich rozwoju i stosowania; 4. niedostateczny rozwój *elektromobilności* wynikający z wysokich kosztów (koszty samochodów z napędem elektrycznym, koszty rozwoju sieci punktów ładowania), braku regulacji dotyczących zasad uwzględnienia energii elektrycznej w rozliczeniu celu OZE w transporcie na poziomie krajowym oraz zbyt małego wsparcia finansowego dla rozwoju tego rynku; 5. wysoki udział paliw kopalnych w wytwarzaniu energii elektrycznej w wyniku czego tylko nieznaczny ułamek energii elektrycznej z OZE zastosowanej w transporcie – kolejowym i drogowym mógł być uwzględniony w rozliczeniach realizacji celu OZE w transporcie; 6. rozbieżność w systemie rozliczania celu OZE na poziomie unijnym vs krajowym np. w zakresie estrów metylowych kwasów tłuszczowych stosowanych jako samodzielne paliwo (tzw. B100); 7. umożliwienie realizacji części NCW w drodze mechanizmu *opłaty zastępczej* (w latach 2020-2022 – 20% NCW może być realizowana poprzez uiszczenie opłaty zastępczej), wpłacanej przez podmioty zobowiązane na rzecz NFOŚiGW oraz możliwości zastosowania *współczynnika redukcyjnego* ograniczającego wymagany poziom realizacji NCW – w przypadku wykorzystania przez podmioty realizujące NCW biokomponentów wytworzonych z surowców pochodzących z rynku krajowego (współczynnik redukcyjny na lata 2020-2022 wynosi 0,82).   W dniu 11 grudnia 2018 r. przyjęta została dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001/UE *w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych* (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018 r., s. 82 i Dz. Urz. UE L 311 z 25.09.2020, str. 11), zwana dalej *„dyrektywą RED II”*. Zgodnie z przepisami dyrektywy RED II Polska jako kraj członkowski Unii Europejskiej jest **zobowiązana do osiągnięcia w 2030 r. co najmniej 14-procentowego udziału OZE w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu drogowego i kolejowego** ogółem, zwanego dalej „udziałem minimalnym”. Jednocześnie *dyrektywa RED II* ustanowiła dla biokomponentów i biopaliw tradycyjnych (tj. pozyskiwanych z surowców spożywczych lub paszowych zawartych w paliwach stosowanych we wszystkich rodzajach transportu)– limit, w ramach którego państwa członkowskie mogą je uwzględniać w realizacji minimalnego udziału OZE w transporcie. Udział tych biokomponentów i biopaliw nie może przekraczać o więcej niż o 1 punkt procentowy udziału takich biokomponentów i biopaliw w końcowym zużyciu energii w sektorach transportu drogowego i kolejowego osiągniętego w 2020 r.  W *dyrektywie RED II* przyjęto także, iż podniesione cele dla zastosowania OZE w transporcie wymagają wyższego wkładu zaawansowanych biokomponentów i biopaliw. Udział zaawansowanych biopaliw zawartych w paliwach stosowanych we wszystkich rodzajach transportu liczony według wartości opałowej, winien zgodnie z *dyrektywą RED II* wynieść co najmniej 0,2% w 2022 r., co najmniej 1% w 2025 r. i co najmniej 3,5% w 2030 r. *Dyrektywa* *RED II* wprowadziła także zmiany w zasadach rozliczenia energii elektrycznej w transporcie oraz rozszerzyła stosowanie kryteriów zrównoważonego rozwoju (KZR) i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (GHG) w odniesieniu do biopłynów i paliw z biomasy. W dyrektywie dokonano również zmian w liście surowców wskazanych w załączniku IX, wskazującym surowce zaawansowane uprawniające do podwójnego rozliczenia w celu wartości energetycznej wyprodukowanych z nich biopaliw i biokomponentów.    Działania w ramach *dyrektywy RED II*, wpisane są jako kolejny etap realizacji długoterminowej nadrzędnej strategii uczynienia Europy neutralnej dla środowiska i klimatu, strategii określonej do 2050 r.  **Spełnienie celów wyznaczonych w ww. dyrektywie wymaga przebudowy struktury paliw wykorzystywanych w sektorze transportu, co wymaga aktywnej polityki państwa.**  Obecnie flota pojazdów w Polsce jest zdominowana przez samochody z tradycyjnym napędem. W końcu 2019 r. liczba zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych wyniosła 24,4 mln i była większa o +4,0% niż rok wcześniej, przy czym na 1 000 mieszkańców przypadało 635 samochodów (w 2018 r. 610), lecz tylko nieznacznie r/r wzrósł udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat – w tym aut elektrycznych (BeV) czy elektryczno-hybrydowych (PHeV) z 10,5% do 11,2% w 2019 r*.*[[6]](#footnote-6)  Wielkość krajowego rynku pojazdów, niski poziom wymiany aut na mniej emisyjne, niewielki (pomimo rosnącej dynamiki) udział aut elektrycznych – (BeV i PHeV) nadal determinuje dużą konsumpcję paliw kopalnych i 6-te miejsce w rankingu zużycia paliw wśród państw Unii Europejskiej. Konsumpcja paliw w 2019 r. wyniosła ok.: 4,7 mln ton benzyn i 17,5 mln ton oleju napędowego - produkowanych w 95% z importowanej ropy naftowej[[7]](#footnote-7). Obecna struktura floty pojazdów samochodowych stwarza ograniczone możliwości realizacji ambitnych celów w zakresie dekarbonizacji sektora transportowego. Obniżenie emisyjności paliw tradycyjnych realizowane jest poprzez mieszanie (blendowanie) paliw z przerobu ropy z biokomponentami, jednak możliwość dodawania biokomponentów do paliw jest ograniczona normami jakościowymi, opracowanymi w celu standaryzacji i zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania pojazdów.  Jednocześnie postęp technologiczny i dostępność komercyjna innowacyjnych rozwiązań, jak również nakreślane w strategiach długoterminowych ambitne cele (wyzwania Porozumienia paryskiego, potrzeba osiągnięcia neutralności klimatycznej Unii Europejskiej do 2050 r*.*) oraz obserwacje największych dojrzałych rynków i ich uczestników, zachęcają do wykorzystania innowacji oraz lokalnych uwarunkowań w zakresie możliwości szerszego wykorzystania paliw alternatywnych.  Przykładem innowacji jestmożliwość wykorzystania niskoemisyjnego *biometanu* wytwarzanego z biomasy odpadowej (stanowiącego przykład biopaliw II generacji), czy powszechniejszego wykorzystania energii elektrycznej ze źródeł OZE*.*  Polska posiada znaczący potencjał wytwórczy *biometanu*, wytwarzanego z biogazu w oparciu o krajowe surowce - np. tylko z surowców i pozostałości z sektora rolno-spożywczego można pozyskać 7,8 mld m3 biogazu rocznie[[8]](#footnote-8). Krajowy model rozwoju biogazowni zmierza w kierunku wzorca duńskiego, a nie niemieckiego (bazującego na kukurydzy jako głównym substracie), czego dowodem jest stały wzrost liczby stosowanych różnych kompozycji substratów, także wysoki udział surowców odpadowych wykorzystanych do wytworzenia biogazu. Obecnie do produkcji biogazu w kraju w największym stopniu wykorzystywane są substraty nieprzydatne do produkcji żywności czy pasz: wywar gorzelniany (21%), pozostałości z przetwórstwa owoców i warzyw (21%), gnojowica (27%), co wynika z dużej dostępności oraz niskich kosztów pozyskania. Ten aspekt jest jednym z większych atutów zwiększających zainteresowanie *biometanem* wytwarzanym z biogazu rolnego, który masowo wykorzystywany umożliwiłby realizację NCW bez konieczności importu surowców potrzebnych do jego produkcji[[9]](#footnote-9).  Możliwości wykorzystania w przyszłości *biometanu* w transporcie stwarza obecnie realizowany program wsparcia zastosowania gazu ziemnego w transporcie. Zgodnie z przepisami *ustawy* *o elektromobilności,* operatorzy systemów gazowych zobowiązani są do udostępnienia punktów tankowania CNG/LNG w aglomeracjach oraz wzdłuż korytarza TEN-T (*Transeuropejskiej Sieci Transportowej*). W Polsce funkcjonuje 28 stacji tankowania CNG[[10]](#footnote-10) oraz 4 stacje tankowania LNG[[11]](#footnote-11). Krajowe ramy zakładają funkcjonowanie kolejnych stacji:  do końca marca 2021 r.:  - 74 punktów tankowania gazu ziemnego CNG w 32 aglomeracjach miejskich  a do końca 2025 r. :  – 14 stacji LNG i 32 publicznie dostępnych punktów tankowania CNG wzdłuż sieci TEN-T.  Program ten jest realizowany z niewielkim opóźnieniem, jednak zgodnie z  informacjami otrzymanymi od inwestora wszystkie planowane punkty tankowania gazem ziemnym zostaną ukończone do końca 2021.  Wymagany *ustawą o elektromobilności* rozwój infrastruktury do tankowania gazu ziemnego pociąga za sobą wzrost rejestracji pojazdów na CNG/LNG. Wg. stanu na koniec 2020 r. zarejestrowanych było **8 485** pojazdów napędzanych LNG i CNG. W porównaniu do roku 2019 jest to wzrost o ok. 16%. Obecnie po drogach jeździ 934 autobusów komunikacji miejskiej napędzanych LNG lub CNG, tj. więcej w porównaniu do roku 2019 r. o ok. 22%.Należy wskazać, iż wielkości te są większe od szacunków ujętych w Krajowych ramach,zgodnie z którymi zakładano rozwój floty samochodowej napędzanej gazem ziemnym do roku 2020 do ok. 3000 pojazdów. Jednocześnie w tym dokumencie szacuje się, iż do 2025 r. flota ta rozwinie się do ok. 54 tys. pojazdów zasilanych gazem ziemnym.  Polscy producenci paliw prowadzą także programy mające na celu rozwój innych technologii biopaliw zaawansowanych. Przykładem może być inicjatywa produkcji biopaliw z alg – PKN Orlen S.A. realizowana w ramach działań z zakresu badań i rozwoju, czy też inicjatywa dotycząca wosków stałych oraz biowęglowodorów syntetycznych otrzymywanych w procesie zgazowania drewna i dalszej syntezy Fishera-Tropscha, prowadzona przez Centrum Kompetencji Bioenergia 2020+ Gmbh, z udziałem PKN Orlen S.A., jak też inicjatywy Grupy Lotos S.A. – dotyczące produkcji biokomponentów ze zużytego oleju spożywczego (UCO) oraz inicjatywy dotyczące biometanu.  Systematycznie przyspiesza także rozwój rynku pojazdów elektrycznych. Według danych z  grudnia 2020 r, w Polsce było zarejestrowanych łącznie 18 257 tys. samochodów elektrycznych, w tym 53% stanowiły samochody w pełni elektryczne (BeV). Park samochodów elektrycznych ciężarowych i dostawczych zwiększył się do 839 szt., a autobusów liczył 430 szt.. Przez pierwsze trzy miesiące 2021 r.  liczba zarejestrowanych samochodów elektrycznych zwiększyła się o 3 555 sztuk, tj. o 107% więcej niż w analogicznym okresie 2020 r.[[12]](#footnote-12) Pod koniec marca 2021 r. po polskich drogach jeździło łącznie 22 291 elektrycznych samochodów osobowych, w tym 11 194 BeV i 11 097 PHeV. Znaczący rozwój *elektromobilności* następuje w skali globalnej, co powoduje stopniową redukcję kosztów produkcji samochodów elektrycznych, rozszerzenie oferty koncernów motoryzacyjnych w zakresie dostępnych modeli, co przyspiesza rozwój floty samochodów elektrycznych.  Elektromobilność jest postrzegana w polityce Unii Europejskiej jako jeden z kluczowych instrumentów dekarbonizacji sektora transportowego, fundamentalny dla realizacji zwiększonych celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Potwierdzają to m.in. wprowadzane regulacje wspierające rozwój rynku samochodów elektrycznych, w tym: przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/WE z dnia 22 października 2014 r. *w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014, str. 1)*, Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 188 z 12.07.2019, str. 118) oraz Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego normy emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz. Urz. UE L 198 z 25.07.2019, str. 202). Wdrożenie ww. przepisów oznacza w praktyce dodatkową presję na rozbudowę floty samochodów elektrycznych przy równoczesnym obowiązku zapewnienia rozbudowy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. W opublikowanym przez Komisję Europejską w grudniu 2019 r. Europejskim Zielonym Ładzie dekarbonizacja sektora transportowego stanowi jeden z filarów transformacji energetycznej i przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. Do 2050 r. na poziomie europejskim założono redukcję emisji gazów cieplarnianych w transporcie o 90%. Realizacja tak ambitnych celów jest możliwa wyłącznie poprzez znaczną elektryfikację transportu, co wymaga przyspieszenia zmian w strukturze paliw oraz znacznej rozbudowy floty samochodów elektrycznych już w bieżącej dekadzie. Operacjonalizację Europejskiego Zielonego Ładu - m.in. w zakresie dekarbonizacji transportu - ma zapewnić Pakiet legislacyjny „Fit for 55”, opublikowany przez Komisję Europejską w dniu 14 lipca 2021 r.  Na obecnym etapie oba wskazane powyżej obszary – tj. wykorzystanie biopaliw II generacji oraz energii elektrycznej ze źródeł OZE, zwłaszcza w transporcie drogowym są w Polsce na początkowym etapie rozwoju.  **Realizacja zobowiązań wynikających z *dyrektywy RED II* w zakresie energii odnawialnej stosowanej w transporcie oraz wytyczenie krajowej ścieżki w horyzoncie długoterminowym wymaga zastosowania instrumentów regulacyjnych. Stworzenie optymalnych regulacji prawnych, pozwoli stymulować zintegrowany rozwój niskoemisyjnego sektora transportu w przyszłości i jest kluczowe dla stabilnego funkcjonowania tej ważnej gospodarczo gałęzi gospodarki.** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Rozwiązaniem kwestii, które zostały nakreślone i opisane w pkt 1 jest nowelizacja obowiązującego aktu prawnego – ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. *o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, zwana dalej „projektem ustawy”,* i nie jest możliwe przedstawienie rozwiązań alternatywnych.  Proponowane zmiany w ww. *ustawie* obejmują:   * określenie poziomów NCW do roku 2030 oraz w okresie przejściowym, * określenie limitów dla zastosowania biopaliw produkowanych z surowców spożywczych i paszowych (biopaliw I generacji) do rozliczenia celu w transporcie, * określenie minimalnego udziału biopaliw zaawansowanych w realizacji NCW w roku 2030, w tym *biometanu* wykorzystywanego w  procesie produkcji paliw węglowodorowych, * uwzględnienie możliwości realizacji NCW z wykorzystaniem innych niskoemisyjnych nośników energii, w tym energii elektrycznej pochodzącej ze źródeł OZE, paliw węglowych pochodzących z recyklingu, paliw odnawialnych niebiologicznego pochodzenia, * umożliwienie zaliczenia energii elektrycznej ze źródeł OZE zawartej w energii wykorzystywanej w transporcie oraz określenie zasad jej rozliczania w ramach realizacji NCW, * modyfikację mechanizmu funkcjonowania współczynnika redukcji określonego w art. 23 *ustawy* w odniesieniu do zapewnienia minimalnego udziału paliw odnawialnych stosowanych w transporcie oraz możliwości realizacji NCW za pomocą opłaty zastępczej*,* * modyfikację zasad wykorzystania technologii współuwodornienia w procesie realizacji NCW przez podmioty zobowiązane, * określenie zasad poświadczania KZR w podziale na biomasę rolniczą i leśną, * wprowadzeniu okresu przejściowego w funkcjonowaniu mechanizmów monitoringu spełniania KZR w tym między innymi: określenie momentu pełnego wygaszenia mechanizmów działających na podstawie *dyrektywy RED*, * zapewnienie stosowania KZR oraz ograniczeń emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do *paliw z biomasy*, które będą wykorzystywane do celów transportowych, * zapewnienie stosowania KZR oraz ograniczeń emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do *biopłynów i paliw z biomasy,* które będą wykorzystywane do określonych w *dyrektywie RED II* celów OZE w sektorach innych niż transport,   *Projekt* *ustawy* dokonuje również korekt porządkowych lub dostosowawczych wynikających z potrzeby większej precyzji części przepisów *w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r.* *o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*, ustawie z dnia 20 lutego 2015 r. *o odnawialnych źródłach energii* (Dz. U. z 2021 r. poz. 610 i 1093) oraz ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. *o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. 1527).  Proponowane w *projekcie ustawy* działania mają istotne znaczenie w kontekście stabilizacji działania sektora paliw oraz transportu w obliczu wyzwań dotyczących realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu – unijnej strategii długoterminowej, jak również dla zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego państwa, w tym dywersyfikacji dostaw nośników energii dla transportu.  **Określenie poziomu NCW**  *Zakłada się wprowadzenie* do krajowych regulacji wyznaczonego w *dyrektywie RED II* celu dotyczącego udziału energii odnawialnej w transporcie. Podmioty realizujące NCW będą zobowiązane do zapewnienia systematycznego wzrostu udziału paliw z odnawialnych źródeł energii we wprowadzanych przez nie na rynek paliwach transportowych, przy czym w 2030 r. udział ten, po uwzględnieniu mnożników przewidzianych dla energii elektrycznej i biokomponentów zaawansowanych wyniesie co najmniej 14,8%.  Działania w zakresie określenia poziomów NCW na kolejne okresy obejmują narzędzia już funkcjonujące w przepisach *ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*, w szczególności te określone dla najbliższych lat – do roku 2024 oraz uzupełniają cele na kolejne lata do 2030 r. Opóźnienie w realizacji NCW w latach ubiegłych zostało uwzględnione w harmonogramie NCW na kolejne lata. *Projekt ustawy* zakładał będzie stopniowe podnoszenie celu NCW, przy utrzymaniu założonych w ustawie zmienianej wartości celów określonych na lata 2021 oraz 2022 na poziomie: 8,7% i 8,8%[[13]](#footnote-13).  **Tabela 2. Wartości NCW dla poszczególnych lat ujęte w projekcie ustawy**   |  |  | | --- | --- | | **Rok** | **Plan NCW [%]** | | 2021 | 8,70% | | 2022 | 8,80% | | 2023 | 9,00% | | 2024 | 9,50% | | 2025 | 10,00% | | 2026 | 10,50% | | 2027 | 11,50% | | 2028 | 12,50% | | 2029 | 13,50% | | 2030 | 14,80% |   *Wartości wg ustawy obowiązujące dla lat 2021-2022; oraz zgodnie z propozycją projektu ustawy.*  Założono, iż realizacja ww. celu OZE w transporcie opierać się będzie przede wszystkim na wykorzystaniu: biopaliw I generacji, biopaliw zaawansowanych oraz energii elektrycznej. Ze względu na brak rynku paliw wodorowych oraz początkowy rozwój technologii produkcji paliw syntetycznych, przyjęto, iż paliwa te w rozważanej perspektywie nie będą stanowiły widocznej części paliw transportowych, jakkolwiek przepisy nie wyłączają możliwości stosowania ich w rozliczeniu realizacji NCW.  Przyjęcie systematycznego wzrostu NCW w kolejnych latach umożliwia stopniowy rozwój rynków: biopaliw II generacji oraz energii elektrycznej stosowanej w transporcie. Określenie szczegółowych celów w okresie do 2030 r. pozwoli na planowanie inwestycji, koniecznych dla zapewnienia realizacji wyznaczonego celu.  **Udział biopaliw I generacji**  Zgodnie z art. 26 ust. 1 *dyrektywy RED II* do obliczenia końcowego zużycia brutto energii ze źródeł odnawialnych oraz minimalnego udziału energii odnawialnej w sektorze transportu udział biopaliw i biopłynów, jak również paliw z biomasy zużytych w transporcie – jeśli są one produkowane z roślin spożywczych i pastewnych - nie może przekroczyć o więcej niż 1 punkt procentowy udziału takich paliw w końcowym zużyciu energii w sektorach transportu drogowego i kolejowego osiągniętego w 2020.  Biorąc pod uwagę powyższe ograniczenia, jak również okoliczności rozliczenia celu OZE w transporcie wiążące się ze stosowaniem estrów metylowych kwasów tłuszczonych jako samoistnego paliwa - tzw. B100, proponuje się wprowadzenie limitu stosowania biopaliw I generacji w rozliczeniu NCW na poziomie 6,1% ich udziału w paliwach ciekłych lub biopaliwach ciekłych wprowadzonych na rynek przez poszczególne podmioty zobowiązane do realizacji NCW (w przeliczeniu na wartości energetyczne).  Proponowany udział biopaliw I generacji w rozliczeniu NCW przez zobowiązane podmioty NCW za pomocą biopaliw I generacji odpowiada realizacji w 2020 r., pomniejszonemu o udział B100 wykorzystanego w tym rozliczeniu oraz powiększonemu, zgodnie z możliwością określoną w RED II o 1% (p.p.). Zastosowanie ww. ograniczenia umożliwia rezygnację ze stosowania B100 w rozliczeniu NCW, stwarzając w ten sposób warunki eliminujące nieprawidłowości wiążące się z tym paliwem oraz powstawania znaczących różnic w wolumenach B100 podawanych przez przedsiębiorców do rozliczeń NCW na poziomie krajowym względem tych uwzględnianych przez Komisję Europejską do określenia poziomu realizacji przez Polskę celu OZE w transporcie na poziomie UE (RES-T).  Realizacja NCW za pomocą biopaliw I generacji na poziomie 6,1% przy stale rosnącym popycie na paliwa oznacza w praktyce utrzymanie wysokiego zapotrzebowania na biokomponenty, a tym samym również na surowce wykorzystane do ich produkcji*,* co jest istotne z uwagi na potrzebę zachowania stabilności funkcjonowania krajowego łańcucha dostaw, w szczególności sektora rolno-spożywczego, który obecnie dostarcza większość surowców do wytwarzania zrównoważonych *biokomponentów* – na potrzeby realizacji NCW.  **Tabela 3 – Konsumpcja biokomponentów I generacji**   |  |  |  | | --- | --- | --- | | Ilość [ton] | **Bioetanol** | **Ester** | | 2019 | 244 417 | 1 195 649 | | 2020 | 256 821 | 1 156 569 | | 2025 | 481 172 | 984 049 | | 2030 | 488 248 | 996 461 |   *Źródło: dla lat 2019-2020 ARE S.A., dla lat 2025 i 2030 – prognoza MKiŚ r.*  **Określenie udziału biopaliw zaawansowanych, w tym biometanu**  W *projekcie ustawy* zostanieokreślony minimalny udział *biokomponentów zaawansowanych* w realizacji NCW na poziomie co najmniej 3,5% ogólnej ilości paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych zużytych w transporcie – drogowym i kolejowym. W celu wykorzystania potencjału Polski w zakresie produkcji *biometanu* określono minimalny udział tego paliwa w realizacji ww. celu na poziomie 1,75%. Należy podkreślić, że wyszczególniony cel zapewnienia minimalnego udziału  *biometanu* wykorzystanego do produkcji *biowodoru* odnosi się jednie do podmiotów wytwarzających paliwa w procesie rafinacji ropy naftowej, nie jest zaś wyznaczony względem innych podmiotów zobowiązanych do realizacji NCW, ani podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania *biometanu* na rynek transportowy. Zastosowanie *biometanu* w procesie produkcji paliw pozwoli na stopniowe zastępowanie gazu ziemnego (GZ) i redukcję emisji z tradycyjnych paliw transportowych.  Zgodnie ze wskazaniem *dyrektywy* RED II w *projekcie ustawy* zakłada się ścieżkę dojścia dla *biokomponentów zaawansowanych* (wytworzonych z surowców określonych w części A załącznika nr 1, która odpowiada załącznikowi IX *dyrektywy RED II*) zużywanych w transporcie na poziomie: 0,2% w 2022 r., 1 % w 2025 r. oraz 3,5 % w docelowym 2030 r.  Przyjęcie ww. rozwiązań będzie stanowić podstawę do rozwoju biopaliw II generacji w Polsce. Zastosowanie dodatkowego progu minimalnego dla zastosowania *biometanu* w realizacji NCW przez podmioty będące producentami paliw wytwarzającymi paliwa poprzez przerób ropy naftowej (rafinerie) oznacza, że  w perspektywie roku 2030 *biometan* może być wielkoskalowo wykorzystywany na cele transportowe, w szacunkowych ilościach 600-700 tys. Nm3  – jako zamiennik gazu ziemnego przy produkcji paliw ciekłych, istotnie obniżając ich emisyjność (informacje na podst. audytu krajowych rafinerii)*.* Zaproponowany poziom obowiązkowego wykorzystania *biometanu* do realizacji NCW przez rafinerie opiera się na danych dotyczących rozpływu wodoru produkowanego w oparciu o gaz ziemny, wykorzystywanego w rafineriach do produkcji paliw ciekłych.  Uwzględniając potencjał produkcji *biometanu* w Polsce zakłada się dodatkowe wykorzystanie ok. 150 - 300 tys. Nm3rocznie *biometanu* jako paliwa samoistnego – substytutu CNG (estymacje własne), w oparciu o dobrowolne decyzje podmiotów zobowiązanych. Duży potencjał redukcyjny *biometanu* jako paliwa samoistnego, może wspomagać realizację celów redukcji wynikających obecnie ze stosowania gazu ziemnego CNG czy LPG. Ponadto wykorzystanie *biometanu* w postaci bioCNG/bioLNG pozwala na efektywne rozliczenie NCW, bez strat wynikających z przetwarzania na etapie rafinerii do wytwarzania *biowodoru* wbudowywanego następnie w procesach rafineryjnych w cząstki paliw (efektywność wykorzystania *biowodoru z biometanu* jest zależna od wielu parametrów i waha się w przedziale od ok. 60 do 75%). Z tego względu ta opcja wykorzystania biometanu nie wymaga dedykowanego wsparcia regulacyjnego. Brak przepisów bezpośrednio zobowiązujących do wykorzystania bio-CNG lub bio-LNG służy uelastycznieniu systemu.  Wytworzenie ok. 1 mld Nm3 *biometanu* na cele transportowe zakłada działanie blisko 500 biometanowni o śr. zdolności produkcyjnej ok. 2 mln Nm3 rocznie. Konieczne jest więc stworzenie regulacji pozwalających na uruchomienie potencjału krajowego w tym obszarze. Temu służyć będzie obowiązek realizacji NCW, przy zastosowaniu *biometanu* nakładany na rafinerie.  Wielkoskalowe wykorzystanie *biometanu zaawansowanego* zastępującego gaz ziemnyw instalacjach CNG/LNG pozwoli uzyskać znaczny poziom redukcji emisji – w przypadku niektórych ścieżek produkcji nawet 202% (wg Instytutu Nafty i Gazu – Państwowy Instytut Badawczy) przy zaadresowaniu kwestii rodzaju surowców użytych do wytworzenia, a także odpowiedniej technologii produkcji i dystrybucji m.in.: stosowania zamkniętych układów; wytwarzania z surowców pozyskiwanych w okolicy bliskiej odbiorcy; odgazowania pofermentu.  Działania prowadzone przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska dotyczące zbadania możliwości wykorzystania *biometanu* do celów transportowych potwierdziły, że w perspektywie roku 2030 *biometan* może być jednym z nielicznych powszechnie dostępnych nośników energii, umożliwiających realizację minimalnych celów w zakresie udziału odnawialnych źródeł energii w sektorze transportu, o którym mowa w art. 23 ust. 1 *ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r.* *o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.* Warunkiem powszechnego stosowania *biometanu* jest koordynacja kluczowych elementów rynku: zapewnienia stabilnego długookresowego mechanizmu wsparcia wytwórców (1), zapewnienia logistyki przesyłu do odbiorcy (fizycznego lub wirtualnego - 2), zbudowania stabilnego i wielkoskalowego zapotrzebowania np. z sektora transportu (3).  Proponowane podejście ma na celu wskazanie kierunków koniecznych inwestycji zapewniających stabilne zapotrzebowanie na *biometan*, co pozwoli realizować nie tylko cele wynikające z NCW, ale jednocześnie z Narodowego Celu Redukcyjnego (NCR), pośrednio również cele w zakresie zagospodarowania uciążliwych środowiskowo materiałów i surowców o charakterze odpadowym, głównie lokalnego pochodzenia.  **Realizacji NCW z wykorzystaniem innych niskoemisyjnych nośników energii**  Rozbudowa katalogu biopaliw uwzględnianych przy realizacji NCW m.in.: o *paliwa węglowe pochodzące z recyklingu, biometan, biokomponenty zaawansowane* zwiększa możliwości i prawdopodobieństwo realizacji podwyższonego poziomu celu (*dyrektywy RED II* oraz wynikającego z rewizji *dyrektywy RED*). Proponuje się wprowadzenie ww. zmiany poprzez redefinicję NCW *w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*, zgodnie z następującym brzmieniem:  **NCW** to minimalny udział energii pochodzącej z innych paliw odnawialnych, biopaliw gazowych, paliw węglowych pochodzących z recyklingu i biokomponentów zawartych w paliwach oraz energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii stosowanych we wszystkich rodzajach transportu w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych, zużywanych w ciągu roku kalendarzowego w transporcie drogowym i kolejowym, liczony według wartości opałowej.  Przyjęte rozwiązania tworząc bazę prawną dla rozwoju rynku nowych paliw odnawialnych, powinny ułatwić realizację obowiązków w zakresie osiągnięcia w roku 2030 zarówno minimalnego 3,5% udziału *biokomponentów* wytworzonych z surowców określonych w zał. 1 *do projektu ustawy,* jak icelu łącznego NCW.  Rozszerzeniekatalogu rozwiązań o możliwość stosowania *paliw węglowych pochodzących z recyklingu (RCF)* opisanych w *dyrektywie RED II* umożliwi zagospodarowanie nieprzydatnych materiałów i frakcji węglowodorowych, które także będą mogły być stosowane w rozliczeniu NCW. Definicja obejmuje *paliwa węglowe* wytworzone ze źródeł nieodnawialnych:  – ciekłych i stałych strumieni odpadów, które nie nadają się do odzysku, oraz  – gazów odlotowych z procesów technologicznych, gazów spalinowych, powstałych jako nieuniknione i niezamierzone następstwo produkcji w instalacjach przemysłowych.  **Zaliczenia energii elektrycznej ze źródeł *OZE* zawartej w energii wykorzystywanej w transporcie do realizacji celu oze w transporcie oraz określenie zasad jej rozliczania**  W celu zapewnienia realizacji 14% celu do *ustawy* wprowadzone zostaną mechanizmy ułatwiające zastosowanie energii elektrycznej wyprodukowanej z odnawialnych źródeł energii w rozliczeniu NCW przez podmioty zobowiązane. Promowanie rozwoju *elektromobilności*, zachęcanie podmiotów do powszechnego stosowania ekologicznej, odnawialnej energii elektrycznej – jest spójne ze strategiami wdrażanymi w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.  **Tabela 4 – prognoza rozwoju elektromobilności w Polsce w latach 2021-2030.**   |  |  |  | | --- | --- | --- | |  | Prognozowana liczba samochodów elektrycznych [w tys. szt.] | Roczne zapotrzebowanie na energię elektryczną w transporcie [GWh] | | 2021 | 34,7 | 162 | | 2022 | 54,3 | 252 | | 2023 | 83,7 | 384 | | 2024 | 127,9 | 581 | | 2025 | 194,1 | 873 | | 2026 | 293,4 | 1307 | | 2027 | 442,3 | 1950 | | 2028 | 665,8 | 2906 | | 2029 | 1 000,9 | 4326 | | 2030 | 1 503,8 | 6433 |   Źródło: opracowanie własne.  W *projekcie ustawy* uwzględniono mechanizmy ułatwiające wykorzystanie energii elektrycznej z OZE wykorzystanej w transporcie – drogowym lub kolejowym, w rozliczeniach NCW. Służyć temu ma m.in. implementacja przepisów art. 27 *dyrektywy RED II* umożliwiających wykorzystanie w rozliczeniach realizacji celu OZE w transporcie energii elektrycznej uzyskanej z bezpośredniego podłączenia do instalacji wytwarzającej odnawialną energię elektryczną i dostarczaną do pojazdów (zaliczenie tej energii elektrycznej w całości jako odnawialnej) oraz energii elektrycznej, która pochodzi z instalacji która jest podłączona do sieci, ale można udowodnić, że dana energia elektryczna została dostarczona z OZE. Ze względu na fakt, iż Komisja Europejska nie wydała do chwili obecnej aktu delegowanego, mającego na celu określenie szczegółowych zasad wykorzystania ww. opcji, w *projekcie ustawy* zakłada się określenie takich szczegółów w drodze rozporządzenia wykonawczego do *ustawy*.  Metodykę i kryteria zgodnie z którymi podmioty gospodarcze spełniają wymogi, w celu skorzystania z ww. opcji, określa się w drodze rozporządzenia wykonawczego do *ustawy,* uwzględniając metodykę i kryteria wskazane w przepisach wydanych na podstawie art. 27 ust. 3 akapit 7 *dyrektywy RED II.*  Ponadto w celu zapewnienia pełnej implementacji dyrektywy, zakłada się wprowadzenie w *projekcie* *ustawy* zasad obliczania udziału energii elektrycznej z OZE wykorzystywanej w transporcie, w tym przede wszystkim możliwości uwzględnienia w rozliczeniach mnożników wskazanych w art. 27 ust. 2 lit b *dyrektywy RED II* - 4 – krotności energii elektrycznej wykorzystywanej w transporcie drogowym oraz 1,5 – krotności energii elektrycznej wykorzystywanej w transporcie kolejowym.  Uwzględniając fakt, iż część energii elektrycznej z OZE może być dostarczona do pojazdów – drogowych lub transportu kolejowego przez podmioty niezobowiązane do realizacji celu OZE w transporcie, proponuje się wprowadzenie mechanizmów pozwalających na wykazanie wykorzystania tych ilości przez podmioty realizujące NCW.  Wprowadzenie tego rozwiązania z jednej strony ułatwi podmiotom zobowiązanym rozliczenie realizacji celu OZE w transporcie poprzez rozszerzenie wachlarza możliwych do wykorzystania instrumentów, z drugiej zaś stworzy system wspierający rozwój *elektromobilności* i wzrost zapotrzebowania ze strony transportu na energię elektryczną z OZE. Cena ww. uprawnienia uzależniona będzie od popytu i podaży na ww. instrumenty.  **Modyfikacja mechanizmu funkcjonowania *współczynnika redukcji* z art. 23 ustawy  *z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* w odniesieniu do zapewnienia minimalnego udziału paliw odnawialnych stosowanych w transporcie oraz możliwości realizacji NCW za pomocą *opłaty zastępczej***  Proponuje się stopniową rezygnację z możliwości dokonywania rozliczenia realizacji NCW za pomocą opłaty zastępczej i całkowite jej zniesienie w roku 2030. Ujęcie opłaty zastępczej w systemie NCW stanowiło odpowiedź na ograniczenia w rozwoju technologii umożliwiających realizację NCW w stopniu wyższym niż było to możliwe przy wykorzystaniu biopaliw I generacji. Jednocześnie wpływy z tytułu opłaty zastępczej stanowiły przychody Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (w całości w 2019 r. i w części w 2020 r.) oraz Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (w części w 2020 r.). Od 2021 r. wpływy z opłaty zastępczej otrzymuje NFOŚiGW, w związku z likwidacją Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, jaka miała miejsce z dniem 30.09.2020 r. Dotychczasowe rozwiązanie nie przyniosło wyników w postaci widocznego wsparcia realizacji przez Polskę celu OZE w transporcie. Korzystając z powyższej możliwości podmioty zobowiązane do realizacji NCW w systemowy sposób zostały zwolnione z zapewnienia realizacji celu na wyznaczonym poziomie. Powyższe wpływało na niższy poziom realizacji przez Polskę celu OZE w transporcie w 2020 r.  Jednocześnie uwzględniając potrzebę zapewnienia elastyczności, jaką stwarza opłata zastępcza, w okresie przejściowym tj. do 2030 r. zakłada się, iż zniesienie ww. opłaty następować będzie zgodnie z następującym harmonogramem:  **Tabela 5. Minimalny poziom realizacji NCW, uprawniający do skorzystania z mechanizmu opłaty zastępczej**   |  |  | | --- | --- | | **Rok** | **Poziom realizacji NCW** | | 2021 | 80% | | 2022 | 80% | | 2023 | 84% | | 2024 | 86% | | 2025 | 86% | | 2026 | 88% | | 2027 | 90% | | 2028 | 92% | | 2029 | 95% |     Powyższa zmiana umożliwi eliminację systemowego rozwiązania które wpływało negatywnie na możliwość realizacji przez Polskę celu OZE w transporcie w pełnym wymiarze, motywując jednocześnie podmioty zobowiązane do podejmowania konkretnych starań w zakresie rozwoju technologii i realizacji inwestycji, które służyć będą bezpośrednio realizacji nałożonego na nich zobowiązania dotyczącego wprowadzenia paliw odnawialnych do koszyka paliw transportowych.  Drugim z mechanizmów dostępnych dla podmiotów realizujących NCW jest możliwość zastosowania współczynnika redukcyjnego. Zgodnie z obecnymi przepisami możliwość zastosowania współczynnika redukcyjnego uzależniona jest od wykorzystania minimum 70% biokomponentów I generacji zgłoszonych do realizacji NCW, wyprodukowanych z surowców rolniczych lub biomasy pochodzących głównie z dostaw krajowych.  W zaproponowanym podejściu założono pozostawienie współczynnika redukcyjnego, jako instrumentu wspierającego wykorzystanie biokomponentów I generacji wyprodukowanych ze zrównoważonych surowców rolnych i wzmacniającego krajowy rynek rolny, jednocześnie zwiększając jego wartość z 0,82 na 0,85 co oznacza powrót do wcześniejszego poziomu. Jednocześnie wyższy współczynnik oznacza ograniczenie jego wpływu na poziom realizacji celu OZE w transporcie. Zrezygnowano też z obligatoryjnej aktualizacji współczynnika redukcyjnego przypadającej co dwa lata na rzecz stałego współczynnika obowiązującego do 2030 r. co będzie stanowiło ułatwienie w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych przez przedsiębiorców (większa pewność prawa).  **Modyfikacja zasad wykorzystania technologii współuwodornienia w procesie realizacji NCW przez podmioty zobowiązane**  W sytuacji, gdy poziom obowiązku przekracza poziom „*blending wall”* zachodzi konieczność poszukiwania alternatywnych sposobów realizacji celu. Stosowanie w *biopaliwach ciekłych* innych rodzajów *biokomponentów* niż estry oraz bioetanol, takich jak: *biowęglowodory ciekłe* np. *HVO,* *inne paliwa odnawialne*  – zwiększa elastyczność realizacji wyższych celów.  *Zakłada się* kontynuację wykorzystywania *biowęglowodorów ciekłych* w rozliczeniu NCW, znosząc jednak od 2021 r. ograniczenie ustawowe w zakresie możliwości ich stosowania w rozliczeniu NCW (w latach 2020-2022 udział biowęglowodorów nie mógł przekroczyć 0,45%). Tej zmianie towarzyszyć będzie pozaustawowe wzmocnienie nadzoru nad obrotem surowcami wykorzystywanymi do produkcji oraz biowęglowodorami za pośrednictwem uznanych systemów certyfikacji i docelowo – unijnej bazy danych .  Od 2017 r. podmioty zobowiązane wykazują w realizacji NCW wykorzystanie *biowęglowodorów* ciekłych w ilości: 11 278 ton – zawartej w oleju napędowym i benzynach, jednak w 2019 r. już tylko 1 231 ton.Powyższe dane wskazują na istnienie potencjału, który może być wykorzystany do wyższej realizacji celu OZE w transporcie*.*  **Określenie zasad uznawania biomasy leśnej w realizacji celu OZE**  W związku z wprowadzeniem w RED II rozróżnienia na biomasę rolniczą i biomasę leśną konieczne jest wprowadzenie stosownych regulacji pozwalających na wykorzystanie biokomponentów wytworzonych z biomasy leśnej w realizacji NCW, a także określenie dwóch odrębnych ścieżek weryfikacji spełnienia KZR przez biokomponenty, biopłyny oraz paliwa z biomasy wytworzone z biomasy rolniczej i biomasy leśnej.  **Wprowadzenie okresu przejściowego w funkcjonowaniu mechanizmów monitoringu spełniania KZR, w tym między innymi: określenie momentu pełnego wygaszenia mechanizmów działających na podstawie RED**  Jednym z zagadnień związanych z implementacją *dyrektywy RED II* jest kwestia potrzeby zachowania ciągłości monitoringu KZR w okresie przejściowym tj. po 1 lipca 2021 r., co ma fundamentalne znaczenie dla możliwości dalszego zwiększenia i rozliczania udziału energii z OZE stosowanej w transporcie, ale też dla funkcjonowania sektora oraz zbudowanych łańcuchów dostaw.  Podjęte działania w ramach *nowelizacji ustawy* prowadzone przy ustawie z dnia11 sierpnia 2021 r. o zmianie ustawy *o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1642) identyfikują ryzyka oraz adresują rozwiązania dla zachowania ważności dokumentów związanych z unijnym obrotem surowcami, biokomponentami i biopaliwami, w tym potrzebę kontynuacji wzajemnego uznawania: certyfikatów, poświadczeń oraz świadectw. Potrzebna jest także aktualizacja wymagań odnośnie spełniania kryteriów i poziomów emisji GHG (stosowania bilansu masy, metodologii wyznaczania emisji) dla celów określania charakterystyki KZR, w tym potwierdzenie zakresu danych wpisywanych na poświadczeniu zgodnie z *dyrektywą RED II*.  W art. 4 ustawy z dnia11 sierpnia 2021 r. o zmianie ustawy *o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1642) wprowadza się możliwość korzystania przez podmioty funkcjonujące na rynku paliw, biokomponentów i biopaliw ciekłych dokumentów potwierdzających spełnienie przez biomasę KZR wydanych w ramach systemów certyfikacji funkcjonujących w oparciu o *dyrektywę RED II* przy jednoczesnym bezterminowym utrzymaniu systemów opartych na *dyrektywie RED*.  Działanie przedstawione powyżej miało charakter doraźny, wzmacniający na poziomie krajowym przejrzystość oraz pewność prawa dla podmiotów funkcjonujących na rynku paliw i biokomponentów w obliczu braku jednoznacznych wytycznych ze strony Komisji Europejskiej. Niemniej jednak wskazane jest stopniowe wygaszanie systemów certyfikacji funkcjonujących w oparciu o dyrektywę RED, z uwzględnieniem uwarunkowań rynkowych, co zostanie ujęte w przedmiotowym *projekcie ustawy*.  Należy podkreślić, że *dyrektywa RED II* nie wskazuje jednoznacznie przepisu, który uchylałby ważność decyzji Komisji Europejskiej wydanych na podstawie *dyrektywy RED* dla podmiotów wpisanych do rejestru administratorów systemów certyfikacji tj.: *„System Kryteriów Zrównoważonego Rozwoju Instytutu Nafty i Gazu”, „International Sustainability & Carbon Certification” oraz „REDCert GmbH”,* zachowują one ważność do wskazanej indywidualnie daty – natomiast pozyskano informację, że systemy dobrowolne winny złożyć wniosek o uznanie przez Komisję Europejską już w ramach nowych ram zrównoważonego rozwoju – co obecnie jest procedowane w ramach indywidualnego dialogu z Komisją Europejską.  Mimo wcześniejszych założeń Komisja Europejska nie zdążyła z przyjęciem do 30 czerwca 2021 r. nowych decyzji dotyczących zatwierdzenia uznanych systemów certyfikacji, opartych już na przepisach *dyrektywy RED II*. Państwa członkowskie, administratorzy systemów otrzymały wprawdzie pewne wytyczne Komisji Europejskiej, co nie eliminuje jednak niepewność dotyczącej formalnych zasad funkcjonowania obecnego mechanizmu certyfikacji biomasy po 1 lipca 2021 r., np. w zakresie możliwość sprzedaży towaru spełniającego KZR, czy upoważnienia do uwzględnienia biokomponentów przy realizacji celów OZE w transporcie.  **Zapewnienie stosowania KZR oraz ograniczeń emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do *biopłynów i paliw z biomasy***  *Projekt ustawy* będzie się odnosił do kwestii uwzględniania wymagań określonych w *dyrektywie RED II* dotyczących spełniania KZR oraz ograniczeń emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do *biopłynów i paliw z biomasy*, które co do zasady podlegać będą certyfikacji podobnie jak *biokomponenty,* w ramach działania uznanych systemów certyfikacji w realizacji celów OZE w innych niż w transporcie, a w przypadku paliw z biomasy, w tym biometanu – w realizacji NCW. Dlatego też konieczne jest wniesienie stosownej zmiany do przepisów ustawy *o odnawialnych źródłach energii*.  **Dokonanie korekt porządkowych lub dostosowawczych wynikających z potrzeby większej precyzji części przepisów**  W *projekcie ustawy* dokonane zostaną także zmiany o charakterze porządkowym i dostosowawczym, w tym dostosowane zostaną definicje takich pojęć jak: biomasa, odpady, uznany system certyfikacji czy certyfikat. W związku z poszerzeniem grupy produktów, które będą mogły zostać wzięte pod uwagę na poczet realizacji NCW konieczna była zmiana w zakresie definicji samego NCW, a także wprowadzenie nowych definicji takich produktów jak: *biokomponenty zaawansowane, biometan, paliwa węglowe pochodzące z recyklingu* czy *energia elektryczna ze źródeł OZE*.  **Zostaną zmienione również załączniki do ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, dostosowujące je do następujących zmian wprowadzonych w *dyrektywie RED II* w stosunku do *dyrektywy RED*:**  - załącznik I – zaktualizowany zgodnie z załącznikiem IX *dyrektywy RED II*,  - załącznik II – zaktualizowany zgodnie z załącznikiem V *dyrektywy RED II*,  - załącznik III (po wejściu w życiu *projektu ustawy* załącznik IV) – zaktualizowany zgodnie z załącznikiem VIII *dyrektywy RED II*.  W związku z koniecznością zapewnienia stosowania KZR oraz ograniczeń emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do paliw z biomasy konieczne było dodanie do ustawy zmienianej nowego załącznika dotyczącego zasad obliczania wpływu paliw z biomasy względem ich odpowiedników kopalnych, na emisję gazów cieplarnianych (załącznik VI *dyrektywy RED II*).  *\*\*\**  Przyjęte w *projekcie ustawy* rozwiązaniasą zgodne z kierunkiem rozwoju i ewolucji rynków w Unii Europejskiej, sygnalizują obszary i kierunki koniecznych krajowych inwestycji, również w odniesieniu do wykorzystania na cele transportowe *biometanu,* czy *energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych*, dostosowują prawo krajowe do wytycznych Unii Europejskiej. Regulacje zwiększają prawdopodobieństwo realizacji przyjętych do 2030 zobowiązań dla osiągnięcia minimalnego 14% udziału odnawialnej energii stosowanej w sektorze transportu.  Celem regulacji jest także zabezpieczenie stabilnego funkcjonowania łańcucha dostaw, jego dywersyfikacja, stworzenia warunków dla konkurencyjnych w zakresie realizacji celu technologii, przy jednoczesnym zachowaniu ekonomicznej dostępności różnych nośników energii – *paliw ciekłych i gazowych* oraz utrzymaniu konkurencyjności sektorów: paliw oraz transportu.  Wejście w życie projektowanych rozwiązań pozwoli na rozwój krajowego sektora, w szczególności paliw *alternatywnych* np. *biometanu* i innych niskoemisyjnych alternatyw np. *energii elektrycznej z OZE* – co spowoduje wypieranie obecnie wykorzystywanych importowanych paliw kopalnych.  Zużycie energii w krajowym transporcie drogowym osiągnęło w 2019 r. wielkość ok. 21,8 tys. które (*bez LPG, według Agencji Rynku Energii (ARE), natomiast w 2020 r. było ok. 3% niższe*).  Obecnie sektor paliw i transportu jest jednym z głównych źródeł emisji – w szczególności tlenków azotu, tlenków węgla i sadzy (*w Polsce odpowiednio: 41%, 25% i 45%*), a ich dekarbonizacja ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia faktycznej poprawy jakości powietrza, także dla osiągnięcia i wykazania realizacji celów w zakresie redukcji emisji ogółem. Proponowane zmiany przyczynią się do realizacji wymagań *dyrektywy RED II*, a tym samym ograniczenia negatywnego wpływu tych sektorów na środowisko.  Proponowane rozwiązania mają na celu pobudzenie rozwoju instrumentów o największym potencjale – np. *biometanu* oraz przyczyniających się w największym stopniu do ograniczenia lokalnej emisyjności transportu – *energii elektrycznej*. Zwiększenie stosowania en. elektrycznej w sektorze transportu wpłynie w analizowanej perspektywie na strukturę zużycia *paliw ciekłych*, będących bazą dla dalszej możliwości stosowania *biokomponentów* i *biopaliw ciekłych* – w szczególności *estrów* i*bioetanolu*.  **Tabela 6** – **Zużycie paliw: *oleju napędowego ON, benzyn* oraz *LPG***   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | |  | 2018 | 2019 | 2020 | | **benzyny silnikowe [mln ton]** | **4,54** | **4,71** | **4,43** | | zmiana % |  | 3,9% | -6,1% | | **olej napedowy [mln ton]** | **17,21** | **17,49** | **17,11** | | zmiana % |  | 1,6% | -2,2% | | **LPG [mln ton]** | **2,61** | **2,55** | **2,45** | | zmiana % |  | -2,3% | -3,9% |   *Według danych Agencji Rynku Energii (ARE).*  W analizowanej perspektywie, tj. do 2030 r. w związku z upowszechnianiem się stosowania w transporcie odnawialnej energii elektrycznej oraz ze stosowaniem *paliw gazowych* np. *biometanu*, a w przyszłości także *innych paliw odnawialnych/biodowodoru/* można spodziewać się istotnej zmiany struktury i poziomu konsumpcji paliw transportowych, w tym tych z przerobu ropy naftowej.  Sygnalizowane w *projekcie* rozwiązania pozwalają jednocześnie na przygotowanie się podmiotów zobowiązanych do kolejnych wyzwań związanych z potrzebą wdrażania strategii długoterminowych (z perspektywą do 2050 r.), większego nacisku na kwestie redukcji emisji – pozostawiając możliwość podejmowania autonomicznych i optymalnych z ekonomicznego czy konkurencyjnego punktu widzenia decyzji inwestycyjnych oraz czas na ich realizację. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Kraje Unii Europejskiej miały czas do 30 czerwca 2021 r. na wdrożenie postanowień *dyrektywy RED II* – status i zakres wdrożenia zostanie określony po wynikach kontroli sprawozdań państw członkowskich ., do złożenia których są zobligowane. Sprawozdanie może mieć formę raportów okresowych dla zakończonych poszczególnych etapów – możliwy jest dialog z Komisją Europejską, lub całościową – po wdrożeniu *dyrektywy RED II*.  Z uwagi na różne uwarunkowania – przyjęte strategie, wielkości rynku, dostępną infrastrukturę poszczególne państwa członkowskie wykazują bardzo zróżnicowane wyniki w kwestii realizacji celów przyjętych jeszcze *dyrektywą RED* – przy czym warto wskazać kraje wykazujące kilkunastoprocentowe przekroczenie wykonania planu: Szwecja (+19,4%), Norwegia (+17,6%), Finlandia (+11,2%), podczas gdy zdecydowana większość tj. ¾, wykazuje odchylenie ujemne od złożonego na 2020 r. 10% celu udziału energii odnawialnej w zużytej w transporcie (*Eurostat; 2019*).  W związku z utratą w dniu 1 lipca 2021 r. mocy przez *dyrektywę RED*, która jest zastępowana *dyrektywą RED II*, wnoszącą treści, które nie są w pełni komplementarne z obowiązującą, państwa członkowskie muszą podjąć indywidualne decyzje dotyczące mechanizmów funkcjonowania uznanych systemów dobrowolnych oraz kwestii z tym powiązanych np. zasad certyfikacji.  Jednocześnie w związku z brakiem jednoznacznych wytycznych Komisji Europejskiej dotyczących działania systemów certyfikacji w okresie przejściowym, państwa członkowskie a także uznane systemy certyfikacji prowadza obecnie indywidualne, dwustronne wyjaśnienia z Komisją Europejską w tym zakresie. Należy nadmienić, że w Polsce obecnie (wg. stanu na 30.07.2021 r.) działają trzy komercyjne uznane systemy certyfikacji: *krajowy system KZR INiG* oraz dwa o zasięgu międzynarodowym: *ISCC* oraz *Red CERT*, których rola polega na nadzorze wytwórców surowców oraz *biopaliw/biokomponentów* z nich wytworzonych i wykorzystywanych dalej w transporcie, w zakresie spełniania wymagań środowiskowych – w szczególności w obszarze wymagań spełniania kryteriów zrównoważonego rozwoju, w tym redukcji emisji i prowadzenia bilansu masy.  **Wykorzystanie biogazu/biometanu w transporcie w krajach Unii Europejskiej**  Użyteczność *biogazu/biometanu* w poszczególnych krajach Unii Europejskiej, zwanej dalej „UE” jest zróżnicowana. Stosowanie *biometanu* jest determinowane przede wszystkim przez krajowe strategie, uzależnione od uwarunkowań lokalnych, kształtowalnych dostępnością surowców oraz co jest szczególnie istotne w przypadku *biometanu*, posiadaną infrastrukturą funkcjonujących sieci dystrybucji gazu (zapewniającą chłonność i możliwość stałego odbioru paliwa), oraz infrastruktury tankowania (*stacji/punktów CNG/LNG)*.  W krajach UE zaledwie 6,1% zużycia *biogazu/biometanu* ogółem jest wykorzystywane do celów transportowych, a pozostała ilość wykorzystywana jest przede wszystkim w elektroenergetyce. Liderami w zakresie wykorzystania tego paliwa do celów transportowych są: Szwecja (113 mln m3), Niemcy (35 mln m3) i Norwegia (10 mln m3).  Największym europejskim rynkiem konsumpcji gazu ziemnego, w postaci CNG są Włochy (*1,4 mld m3 CNG wykorzystywanego co rocznie do napędu ok. 972 tys. aut, głównie osobowych;* [*https://www.eafo.eu/countries/italy/1739/summary*](https://www.eafo.eu/countries/italy/1739/summary)). Należy wskazać że potencjał rozwoju sektora *biometanu* jest tam wzmacniany w ramach programu pomocowego nr SA.48424 (2017/N), wydanego decyzją Komisji Europejskiej z dnia 1 marca 2018 r. – (*ang. Italy - Support scheme for the production and distribution of advanced biomethane and other advanced biofuels for use in the transport sector).*  Z kolei w modelu szwedzkim, bazującym na bezpośrednim wykorzystaniu *biogazu*, z którego korzysta ponad trzydzieści szwedzkich miast aż 80,3% biogazu (ok. 118,47 które w 2018 r.) zużywane jest w transporcie, co zapewnia udział ok. 10% wartości całego celu OZE w  transporcie. Paliwo jest wykorzystywane bez zatłaczania do sieci dystrybucyjnych, wprost ze stacji tankowania ulokowanych na terenie zakładów przewozowych, głównie w transporcie zbiorowym tj. komunikacji miejskiej i komunalnej (*http://scandinavianbiogas.com/en/about-biogas/*).  W Niemczech będących największym producentem europejskiego *biogazu* (53,6% udział w konsumpcji biogazu ogółem), na cele transportowe wykorzystywane jest tylko 2,5% biogazu zużytego w tym kraju.  Z uwagi na duży postęp w odniesieniu głównie do zaawansowanych metod oczyszczania, spadku kosztów z tym związanych, coraz częściej *biogaz* jest w jakości *biometanu* zatłaczany do sieci gazowych, co umożliwia jego wszechstronne wykorzystanie, także na cele transportowe.  W długiej perspektywie działań pro-środowiskowych realizowanych w ramach przyjętych perspektyw tj.: roku 2030 (*dyrektywa RED II*) oraz 2050 (*Europejski Zielony Ład*), poszczególne kraje członkowskie, wykazują odmienne strategie ich realizacji oraz w szczególności mocno zróżnicowany stopień akceptacji coraz ambitniejszych celów klimatycznych.  Powyższe jest determinowane: świadomością społeczną koniecznych do przeprowadzenia zmian, różnym stopniem dojrzałości technologicznej i przemysłowej, a zwłaszcza ekonomicznej poszczególnych państw, różnym dostępem do surowców energetycznych i źródeł niskoemisyjnych odnawialnej energii, posiadaną infrastrukturą i flotą pojazdów, ale również wielkością wewnętrznych rynków – co finalni e determinuje zakres i koszty koniecznych do podjęcia działań. Polska plasuje się na szóstym miejscu w UE w zużyciu energii w transporcie m.in. za Niemcami, Francją czy Włochami– co pokazuje prawdziwą skalę wyzwania związaną z wdrożeniem polityki długoterminowej (2050).  Przykładowo, na największym rynku transportowym UE (rynek niemiecki) obserwowane są intensywne działania transformujące kształt obecnego rynku w kierunku większego wykorzystania w transporcie energii elektrycznej ze źródeł OZE. Obecnie na rynek trafia tam już nawet ~60 tys. nowych aut miesięcznie: elektrycznych (*eV*) i hybrydowych (*BHeV*), co powoduje, że już co piąte (~20%) nowe auto trafiające na rynek niemiecki może korzystać z energii el., przy czym zasilane jest z intensywnie rozwijanych i dostępnych już źródeł OZE (co obecnie umożliwia stosowanie mnożników w rozliczeniu celów OZE w transporcie).  Jednocześnie szybka wymiana aut powoduje, że do 2030 po drogach będzie jeździć 7–10 mln aut elektrycznych, w zależności od rozwoju sytuacji na rynku. Działania zmierzające w kierunku wymiany floty wspierane są jednocześnie inwestycjami w rozbudowę inteligentnej infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych: dostępną publicznie i prywatnie tzw. „*wallbox”*. W strategii mocno akcentowany jest aspekt konkurencyjności kosztów eksploatacji pojazdów, co determinuje dalszy wzrost zainteresowania nabywców – konsumentów (*dane Departamentu Ropy i Paliw Transportowych)*.  We Francji - będącej po USA, Brazylii i Niemczech , czwartym na świecie producentem biopaliw, z udziałem w światowej produkcji ok. 2 mln ton biopaliw rocznie - powszechnie stosowane są mniej emisyjne paliwa, w postaci blendów: benzyn E5 zawierających do 5% objętości bioetanolu lub 15% ETBE, benzyn E10 zawierających do 10 % objętości etanolu (od 2009 r.) lub 22% ETBE, czy oleju napędowego B7 o zawartości do 7% objętości FAME, B10 o objętości do 10% FAME, a także promowany cenowo super-etanol E85 zawierający między 65% a 85% etanolu. Benzyna E10 jest najczęściej sprzedawanym paliwem na rynku francuskim z ok. 50% udziałem, i może być stosowana w 99% samochodów we Francji. Według prognoz liczba aut we Francji wzrośnie w latach 2020-2050 z około 33 milionów do 39 milionów (*dane Departamentu Ropy i Paliw Transportowych).*  Powyższe obserwacje skłaniają do refleksji, że popyt na produkty ropopochodne (*benzyny, ON,* też *LPG*), może na niektórych rynkach intensywnie się zmienić już w perspektywie dekady, co również wpłynie na zapotrzebowanie na niskoemisyjne suplementy paliw kopalnych tj. *biopaliwa i biokomponenty*, popyt na *estry, bioetanol*.  **Rynek paliwowy EU**  Z uwagi na duży udział (25% emisji GHG w UE) sektora transportu w oddziaływaniu na środowisko, prowadzone są aktywne działania w kierunku obniżenia jego emisyjności.  W zużyciu energii w transporcie w UE dominowały paliwa kopalne: *olej napędowy* (diesel: 59,8%; 8 386 PJ), kolejno *benzyna* (petrol: 23,3%; 3271 PJ) i lekki olej (gas oil: 9,7%; 1 363 PJ), natomiast skroplony gaz ropopochodny (LPG), gaz ziemny - sprężony (CNG) i skroplony (LNG) stanowiły łącznie 2% (275 PJ).  Należy wskazać, że stosowanie klasycznych paliw gazowych: LPG, CNG/LNG daje duże redukcje emisji względem paliw ciekłych, zwłaszcza w odniesieniu do pyłów PM czy związków siarki i azotu, jednak wymaga inwestycji w wydzieloną infrastrukturę dystrybucji, zasilania pojazdów oraz floty dedykowanych aut, która zależna jest od m.in.: oferty producentów pojazdów – dostępnych modeli. **Pozostałe 5,2% energii konsumowanej w transporcie stanowiły paliwa biologicznego pochodzenia** – coraz powszechniej stosowane na rynku UE (*Dane EEA: Raport FQD – 2018*).  Różne modele predykcyjne wskazują, że w perspektywie roku 2030 paliwa oparte o ropę będą jeszcze nadal powszechnie wykorzystywane w UE, a ich udział będzie stanowił nadal powyżej 83% energii zużywanej w transporcie (*https://www.euractiv.com/section/agriculture-food/news/oil-will-still-drive-europes-cars-by-2030-data-show*/)P.  Zużycie energii biopaliw w państwach członkowskich UE jest zdominowane przez: - biodiesel tj. estry metylowe kwasów tłuszczowych (FAME) z udziałem 3,6%, 504 PJ;  - kolejno przez bioetanol z udziałem 0,8% w zużyciu energii w transporcie UE, 111 PJ;  - oraz hydro-rafinowany olej roślinny tzw. HVO; z udziałem 0,7%, 93 PJ.  - oraz pozostałe np. eter bioetylowo-tert-butylowy (bio-ETBE) i biogaz stanowiły w 2018 r. zaledwie 0,1% (18 PJ).  W przypadku *biopaliw i biokomponentów* kwestia surowców użytych do ich wytworzenia ma fundamentalne znaczenie w odniesieniu do spełnienia wymagań w zakresie spełniania Kryteriów Zrównoważonego Rozwoju (KZR) np. w zakresie posiadania właściwego potencjału redukcji emisji GHG – o min. 65% (od 2021 r.) czy też spełniania norm dotyczących ograniczeń związanych z trwałym przekształceniem przeznaczenia gruntów – prowadzącym do spadku ich żyzności, także bioróżnorodności z tym związanej (*wymagania* dyrektywy *ILUC 2015/1513*).  W krajach UE głównymi surowcami wykorzystywanymi do produkcji:  - estrów/biodiesla były: *rzepak (41,3%), zużyty olej kuchenny (20,5%) i olej palmowy (12,7%).* Surowce te stanowiły około 74,5% całkowitej ilości biodiesla dostarczonego do państw UE;  - bioetanolu były: *kukurydza (49,1%), pszenica (22,9%) i buraki cukrowe (12,2%),* stanowiące około 84,2% całkowitej ilości dostaw bioetanolu;  - HVO były: *olej palmowy stanowi 34,8%, destylat kwasu tłuszczowego palmowego (PFAD) 27,3%, oraz odpadowe oleje roślinne lub zwierzęce - zaledwie 18,8%*, stanowiące około 80,9% całkowitej ilości HVO dostarczanej do państw członkowskich UE.  (*Dane EEA: Raport FQD – 2018*). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| **Grupa** | | | | **Wielkość** | | | | | | **Źródło danych** | | | | | | | **Oddziaływanie** | | | | | | | |  |
| Podmioty realizujące NCW | | | | 19 | | | | | | Prezes URE | | | | | | | Działalność gospodarcza w zakresie wytwarzania biokomponentów, w tym biometanu, czy energii elektryczne oraz zaliczanie tych nośników energii do NCW  (określenie obowiązków NCW możliwych do wykonania przez podmioty zobowiązane). | | | | | | | |  |
| Wytwórcy biokomponentów | | | | 25 | | | | | | Sprawozdanie z działalności  Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa w 2019 r. | | | | | | | Określenie obowiązków NCW na poziomie gwarantującym co najmniej dotychczasową konsumpcję biokomponentów oraz zaadresowania konieczności stosowania surowców określonych w Załączniku 1 ustawy, do produkcji biokomponentów zaawansowanych. | | | | | | | |  |
| Wytwórcy biometanu z biogazu lub biogazu rolniczego na cele transportowe | | | | Nawet kilkaset jednostek wytwórczych | | | | | | Własne | | | | | | | Działalność gospodarcza - w zakresie wytwarzania biometanu i zatłaczania do sieci gazowych, z przeznaczeniem dla odbiorców z sektora transportu (rafinerie, instalacje CNG) | | | | | | | |  |
| Wytwórcy odnawialnej energii elektrycznej na cele transportowe | | | | Kilka tysięcy jednostek wytwórczych | | | | | | Własne | | | | | | | Działalność gospodarcza - w zakresie wytwarzania energii elektrycznej stosowanej w transporcie, źródeł wytwórczych przyłączonych bezpośrednio do instalacji odbiorców z sektora transportu (rafinerie, instalacje CNG/wodorowe) | | | | | | | |  |
| Podmioty sprowadzające | | | | 23 | | | | | | Wykaz prowadzony przez Dyrektora Generalnego KOWR | | | | | | | Możliwość składania oświadczeń w miejsce sprawozdań, uwzględnienie wytwórców biometanu zaawansowanego z biogazu. | | | | | | | |  |
| Jednostki certyfikujące | | | | 12 | | | | | | Sprawozdanie z działalności  Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa w 2019 r. | | | | | | | Obowiązek nadzoru wytwórców i przekazywania sprawozdań okresowych, z uwzględnieniem rozszerzonego katalogu biokomponentów zaawansowanych (biometan) i ich wytwórców. | | | | | | | |  |
| Administratorzy systemów certyfikacji | | | | 3 | | | | | | Sprawozdanie z działalności  Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa w 2019 r. | | | | | | | Obowiązek przekazywania aktualnych dokumentów systemowych, sprawozdań okresowych oraz nadzór nad działaniem systemu. | | | | | | | |  |
| Dostawcy surowców, biomasy  w tym odpadów biodegradowalnych | | | | ok. 150 tys. gospodarstw rolnych, w tym – dostawców zrównoważonej biomasy | | | | | | GUS | | | | | | | Dostawy zrównoważonej biomasy tradycyjnej (*spełniającej kryteria: KZR, ILUC*), ale także zagospodarowanie surowców z Załącznika 1 ustawy.  Utrzymanie dostaw na poziomie gwarantującym co najmniej dotychczasowe wykorzystanie do realizacji NCW. | | | | | | | |  |
| Dyrektor Generalny Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa | | | | 1 | | | | | | Własne | | | | | | | Prowadzenie kontroli i monitorowania rynku biokomponentów, biopaliw ciekłych i biopaliw gazowych, nadzór nad przedsiębiorcami zajmującymi się wytwarzaniem biokomponentów, biopaliw ciekłych i biopaliw gazowych, w tym biometanu. | | | | | | | |  |
| Prezes Urzędu Regulacji Energetyki | | | | 1 | | | | | | Własne | | | | | | | Prowadzenie kontroli i monitorowania realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, poszerzonego o wykorzystanie biometanu w produkcji rafineryjnej oraz energii elektrycznej w transporcie | | | | | | | |  |
| Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów/ wojewódzkie inspektoraty Inspekcji Handlowej | | | | 1 | | | | | | Własne | | | | | | | Przekazywanie informacji na temat dostępności zrównoważonych paliw, w tym paliw alternatywnych wraz z informacją dotyczącą cen tych nośników energii, wraz możliwością ich porównywania. | | | | | | | |  |
| Główny Inspektor Ochrony Środowiska/Inspekcja Ochrony Środowiska | | | | 1 | | | | | | Własne | | | | | | | Gromadzenie w ramach państwowego monitoringu środowiska informacji w zakresie wpływu surowców wykorzystywanych do wywarzania biokomponentów, biopłynów i paliw z biomasy na jakość gleby i zawartość pierwiastka węgla, przygotowanie dla ministra właściwego ds. energii informacji dot. monitoringu środowiska. | | | | | | | |  |
| Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotem paliwami ciekłymi przy wykorzystaniu stacji paliw ciekłych | | | | Ok. 3 900 | | | | | | Rejestr stacji paliw ciekłych Prezesa URE | | | | | | | Obowiązek udostępniania miejsc tankowania paliw, zasilania pojazdów nośnikami energii ujętymi w projekcie ustawy. | | | | | | | |  |
| Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie oferowania gazu ziemnego (CNG, LNG) do celów napędowych | | | | 13 | | | | | | http://lcng.pimot.eu/adresy-stacji-cng-lng-polska/ | | | | | | | Obowiązek udostępniania miejsc tankowania paliw, zasilania pojazdów nośnikami energii ujętymi w projekcie ustawy, udostępniania informacji o udziale energii OZE. | | | | | | | |  |
| Wytwórcy biometanu z biogazu lub biogazu rolniczego. | | | | Obecnie brak krajowych instalacji wytwarzania  biometanu.  Potencjalnie  ok. 250 -500 biometanowni  o mocy 2-1 MW. | | | | | | Rejestr KOWR | | | | | | | Obowiązek rejestracji działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania biometanu z biogazu lub z biogazu rolniczego. | | | | | | | |  |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Projekt nie był przedmiotem pre-konsultacji.  Projekt, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa i § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.  Projekt zostanie przekazany do konsultacji (21 dni) do następujących podmiotów:   |  | | --- | | 1. Grupa Lotos S.A., | | 1. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL, | | 1. Instytut Chemii Przemysłowej, | | 1. Instytut Nafty i Gazu, | | 1. Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, | | 1. Instytut Transportu Samochodowego, | | 1. Izba Gospodarcza Gazownictwa, | | 1. Krajowa Izba Biegłych Rewidentów, | | 1. Krajowa Izba Biopaliw, | | 1. Krajowa Izba Gospodarcza, | | 1. Krajowa Izba Paliw Alternatywnych, | | 1. Krajowa Rada Gorzelnictwa i Produkcji Biopaliw, | | 1. Krajowe Zrzeszenia Producentów Rzepaku, | | 1. PERN S.A., | | 1. PKN Orlen S.A., | | 1. Polska Izba Motoryzacji, | | 1. Polska Izba Gazu Płynnego, | | 1. Polska Izba Paliw Płynnych, | | 1. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego, 2. Polska Organizacja Gazu Płynnego, | | 1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, 2. Polskie Stowarzyszenie Biometanu, | | 1. Polskie Stowarzyszenie Producentów Oleju, | | 1. Przemysłowy Instytut Motoryzacji, | | 1. Unia Producentów i Pracodawców Przemysłu Biogazowego, | | 1. Związek Gorzelni Polskich. |   Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania (21 dni) następującym podmiotom:   1. Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa, 2. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców, 3. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, 4. Urząd Regulacji Energetyki.   Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych, projekt nie będzie podlegał opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe.  Z uwagi na zakres projektu, który dotyczy praw i interesów związków pracodawców, projekt podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje pracodawców. Projekt zostanie przekazany (21 dni) do wykazanych poniżej reprezentatywnych organizacji pracodawców branżowych:   1. Konfederacja Lewiatan, 2. Pracodawcy RP, 3. Związek Rzemiosła Polskiego (ZRP), 4. Związek Pracodawców Business Centre Club (BCC-ZP), 5. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców (ZPP), 6. Federacja Przedsiębiorców Polskich (FPP).   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.  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, wobec czego nie wymaga zaopiniowania przez Radę Dialogu Społecznego.  Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, celem uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia projektu.  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  Rok bazowy 2022 | | 1 | | | 2 | | 3 | | | 4 | | | 5 | 6 | | | 7 | | 8 | | 9 | 10 | *Łącznie (0-10)* |  |
| **Dochody ogółem** | **0** | | **-18,8** | | | **-37,3** | | **-55,8** | | | **-74,3** | | | **-92,8** | **-111,3** | | | **-141,1** | | **-185,3** | | **-185,3** | **-185,3** | **-** **1 085,3 zł** |  |
| budżet państwa | - | | - | | | - | | - | | | - | | | - | - | | | - | | - | | - | - | - |  |
| JST | - | | - | | | - | | - | | | - | | | - | - | | | - | | - | | - | - | - |  |
| NFOŚiGW | 0 | | -18,5 | | | -37 | | -55,5 | | | -74 | | | -92,5 | -111 | | | -138,8 | | -185 | | -185 | -185 | - 1 082,3 |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | - | | - | | | - | | - | | | - | | | - | - | | | - | | - | | - | - | - |  |
| **Wydatki ogółem** | **0** | | **0,3** | | | **0,3** | | **0,3** | | | **0,3** | | | **0,3** | **0,3** | | | **0,3** | | **0,3** | | **0,3** | **0,3** | **3,3** |  |
| budżet państwa | - | | - | | | - | | - | | | - | | | - | - | | | - | | - | | - | - | - |  |
| JST | - | | - | | | - | | - | | | - | | | - | - | | | - | | - | | - | - | - |  |
| URE | 0 | | 0,25 | | | 0,25 | | 0,25 | | | 0,25 | | | 0,25 | 0,25 | | | 0,25 | | 0,25 | | 0,25 | 0,25 | 2,5 |  |
| KOWR | 0 | | 0,08 | | | 0,08 | | 0,08 | | | 0,08 | | | 0,08 | 0,08 | | | 0,08 | | 0,08 | | 0,08 | 0,08 | 0,8 |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | - | | - | | | - | | - | | | - | | | - | - | | | - | | - | | - | - | - |  |
| **Saldo ogółem** | **0** | | **-18,8** | | | **-37,3** | | **-55,8** | | | **-74,3** | | | **-92,8** | **-111,3** | | | **-141,1** | | **-185,3** | | **-185,3** | **-185,3** | **-1085,6** |  |
| budżet państwa | - | | - | | | - | | - | | | - | | | - | - | | | - | | - | | - | - | - |  |
| JST | - | | - | | | - | | - | | | - | | | - | - | | | - | | - | | - | - | - |  |
| NFOŚiGW | 0 | | -18,5 | | | -37 | | -55,5 | | | -74 | | | -92,5 | -111 | | | -138,8 | | -185 | | -185 | -185 | - 1 082,3 |  |
| URE | 0 | | -0,25 | | | -0,25 | | -0,25 | | | -0,25 | | | -0,25 | -0,25 | | | -0,25 | | -0,25 | | -0,25 | -0,25 | -2,5 |  |
| KOWR | 0 | | -0,08 | | | -0,08 | | -0,08 | | | -0,08 | | | -0,08 | -0,08 | | | -0,08 | | -0,08 | | -0,08 | -0,08 | -0,8 |  |
| Źródła finansowania | | | | | Koszty dla URE będą finansowane w ramach limitu wydatków dla części 50.  Koszty dla KOWR będą finansowane w ramach planu finansowego agencji wykonawczej. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | | | | Projekt regulacji nie będzie wywoływał bezpośrednich skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.  Modyfikacja mechanizmów i obowiązki wynikające z przyjętych obligatoryjnych celów, mogą przyczynić się do zmian wpływów do NFOŚiGW , również np. w przypadku gdyby podmioty zobowiązane nie wywiązywały się w pełni z realizacji założonych obowiązków (*wpływy z kar, opłaty zastępczej*).  Dotychczas pozyskiwane środki z tytułu opłat zastępczej kształtowały się na poziomie 165 mln zł (URE; 2020) przewiduje się delikatny spadek wolumenów w najbliższych latach, dodatkowo należy założyć, że wzrost możliwości realizacji NCW poprzez m.in.: zwiększenie elastyczności i dostępności innych instrumentów realizacji celu powinien skutkować wyższym poziomem realizacji celów NCW, jednocześnie powodować mniejsze wpływy do NFOŚiGWcelowego w latach kolejnych, aż do ich wygaszenia od 2030 r.  Po stronie URE wzrost wydatków wynika z poszerzenia zakresu zadań wynikających z nadzoru nad realizacją NCW, tj. monitorowaniem realizacji celu w zakresie wykorzystania energii elektrycznej w transporcie, biometanu w produkcji rafineryjnej oraz paliw węglowych pochodzących z recyklingu. Przyjęto, że w celu prawidłowej realizacji tych zadań należy utworzyć w URE trzy nowe etaty.  Po stronie KOWR wzrost wydatków wynika z poszerzenia zakresu zadań związanych z rejestracją administratorów systemu certyfikacji oraz jednostek certyfikujących w oparciu o trzy ścieżki certyfikacji (dla biokomponentów, biopłynów i paliw z biomasy), a także możliwe poszerzenie grupy podmiotów podlegających kontroli na podstawie art. 29 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Przyjęto, że w celu prawidłowej realizacji tych zadań należy utworzyć w KOWR jeden nowy etat.  Do celów obliczeń wykorzystano następujące wartości:  - średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w administracji publicznej w 2020 r. (wg GUS) – 6108 zł  - średni roczny koszt utrzymania stanowiska pracy – 10000 zł. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także osoby niepełnosprawne oraz starsze** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 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 | | | | |  | | |  | |  |  | | | |  | |  | | 10 400 | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | |  | | |  | |  |  | | | |  | |  | | 1 300 | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | |  | | |  | |  |  | | | |  | |  | | Szacowany koszt przeprowadzonych inwestycji w okresie do 2030 roku alokowany do ceny litra paliwa to ok. 4 gr. | | | |
| osoby niepełnosprawne i starsze | | | | |  | | |  | |  |  | | | |  | |  | | n.a. | | | |
| W ujęciu niepieniężnym | | duże przedsiębiorstwa | | | | | *Projektowana ustawa* będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność krajowych podmiotów dostarczających energię stosowaną w sektorze transportu, w tym w paliwach i biopaliwach ciekłych, poprzez wygenerowania zdolności wytwórczych konkurujących ze sobą technologii paliwowych wynikających z potrzeby przeprowadzonych inwestycji. Na podstawie udostępnionych informacji dotyczących skali kosztów CAPEX, wskazanych do poniesienia przez podmioty zobowiązane można szacować potrzebę zainwestowania do 2030 ok. 11,7 mld zł łącznie przez duże przedsiębiorstwa – koncerny rafineryjne oraz mniejsze podmioty zobowiązane  Rzeczywiste koszty wynikać będą z indywidualnych decyzji podmiotów zobowiązanych, oraz portfela przeprowadzonych inwestycji uzależnionych. W oszacowaniu uwzględniono rozważane inwestycje w następujące technologie: zdolności wytwórcze biometanu, w tym zaawansowanego; instalacje produkcji HVO ze zużytych olejów kuchennych; oraz wielkoskalowe elektrolizery wytwarzające zielony wodór (RFNBO – wykorzystywany w procesach rafineryjnych oraz jako paliwo samoistne).  Proponowane rozwiązania przyspieszą wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w sektorze transportu, jak również przyczynią się do realizacji NCW.  Poczynione inwestycje, w celu realizacji celów określonych *projektem ustawy* przyczynią się wzrostu konkurencyjności sektora na arenie międzynarodowej (UE). Na tym etapie rozwoju rynku, ciężko jest jednak jednoznacznie określić wartość potrzebnych do 2030 r. inwestycji, gdyż ich poziom jest skorelowany w wieloma czynnikami, w tym m.in.: z postępem w efektywności dostępnych wielkoskalowo technologii oraz innymi modyfikowanymi politykami: np.: w ramach rewizji dyrektyw: AFID, REDII. | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | Proponowane rozwiązania przyspieszą wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w sektorze transportu, jak również przyczynią się do realizacji NCW.  Proponowane rozwiązania wzmocnią i ułatwią wdrażanie systemu hierarchicznego gospodarowania odpadami, oraz wdrożenia gospodarki o obiegu zamkniętym.  *Projekt ustawy* wpływa pośrednio na strukturę paliw wykorzystywanych do transportu poprzez mobilizację i promocję nowych, alternatywnych paliw np. rozwój rynku biometanu, RFNBO, energii elektrycznej co daje szansę dla inwencji, rozwoju dynamicznych przedsiębiorstw.  Trudno jest jednak przewidzieć, liczbę nowych wyspecjalizowanych podmiotów, które wejdą na rynek w wyniku wdrożenia *projektu*.  Jednocześnie należy zauważyć, że wypieranie paliw tradycyjnych z przerobu ropy (PB, ON, LPG), zmiany w trendzie dotyczącym konsumpcji energii przez sektor transportu powodować mogą w długiej perspektywie również zmiany dotyczące zapotrzebowania na tradycyjne biokomponenty: estry oraz bioetanol – blendowane dotychczas z tymi paliwami. W rozpatrywanej perspektywie roku 2030 nie stwierdzono jednak istotnego wpływu *projektu ustawy* na zapotrzebowanie na tradycyjne biokomponenty oraz surowce wykorzystywane do ich wytworzenia pochodzących głównie z krajowych upraw, od krajowych przedsiębiorców: rzepak – z ok. 630 tys. ha; kukurydza – z ok. 80 tys. ha).  Pewnym wyzwaniem dla utrzymania obecnego poziomu konsumpcji biokomponentów – tj. estrów, będzie potrzeba zagospodarowania ilości wykorzystywanego paliwa B100, używanego dotychczas w rozliczeniu NCW, jednak nie uznawanego przez Komisję Europejską w ramach rozliczenia celu OZE w transporcie. | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | Przyjęte w *projekcie ustawy* rozwiązania zmniejszą z jednej strony czynniki wpływające na niestabilność cen na rynkach surowcowych, poprzez zwiększenie udziału i wykorzystywanie krajowych surowców i nośników zrównoważonej energii, natomiast mogą także, analogicznie do skutków wdrażania dyrektywy w innych państwach członkowskich UE rodzić dodatkową presję na większą partycypację obywateli w realizacji celów pro-środowiskowych, skutkującą stosowaniem instrumentów fiskalnych w celu zachęcania do intensywniejszego korzystania z odnawialnych paliw, kosztem ich tradycyjnych odpowiedników. | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| osoby niepełnosprawne | | | | | Brak wpływu | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
|  | | osoby starsze | | | | | Brak wpływu | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Niemierzalne | | (dodaj/usuń) | | | | | Wzrost świadomości społeczeństwa na temat roli i znaczenia odnawialnych nośników energii wykorzystywanych w gospodarce, w tym w sektorze transportu. | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| (dodaj/usuń) | | | | | ----------------------------------------- | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | | | | Koszty dostosowania rynku do realizacji nowych obowiązków wprowadzonych do *ustawy* poniosą przedsiębiorcy – podmioty zobowiązane NCW.  Należy przyjąć, iż wprowadzane regulacje nie będą obciążać pozostałych przedsiębiorców, a przyczynią się do zwiększenia świadomości wszystkich uczestników sektora paliw i transportu dotyczącej realizacji celów, poprzez systematyczne zwiększenie udziału zrównoważonej energii stosowanej w transporcie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 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:** Wejście w życie *projektu ustawy* może skutkować potrzebą przeglądu nadzoru funkcjonowania rynku paliwowego, spełniania obowiązków regulacyjnych i informacyjnych przez podmioty realizujące NCW oraz podmioty wytwarzające energię, w tym energię elektryczną z OZE wykorzystywaną w sektorze transportu.  Przewiduje się, że przekazywane przez podmioty dokumenty i informacje będą mogły być dostarczane w formie elektronicznej przy zachowaniu rygoru podpisu elektronicznego. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy poprzez zwiększenie zapotrzebowania na dodatkowe zatrudnienie w analizowanej perspektywie, zarówno w sektorze energetyki oraz transportu, sektorze zagospodarowywania odpadów ulegających biodegradacji i pozostałości, a także w innych powiązanych sektorach gospodarki – związanych z łańcuchem dostaw krajowych komponentów (surowców, materiałów, podzespołów, produktów) koniecznych do wytworzenia energii wykorzystywanej w transporcie, np. *biopaliw zaawansowanych, biometanu*, *RFNBO,* jak również *energii elektrycznej z OZE* stosowanej w transporcie.  Oparcie dostaw surowców o lokalne, rozproszone źródła wpisuje się w długoterminową politykę UE wdrażania gospodarki niskoemisyjnej funkcjonującej w zamkniętym obiegu (przy spożytkowaniu pełnego łańcucha wartości) wymaga wysokospecjalistycznych kompetencji zarówno w obszarze dostaw surowców, nośników energii, ich przetwarzania ale także nadzoru funkcjonowania rynku, sprzętów i urządzeń, oraz ich serwisowania. Ponadto wejście w obszar wykorzystania surowców zaawansowanych, czy wykorzystania paliw alternatywnych wymagać będzie prowadzenia wysokospecjalistycznych badań i analiz, co prowadzić będzie do dalszego zwiększania kompetencji pracowniczych na wspólnotowym rynku.  Nowe miejsca pracy w innowacyjnych sektorach gospodarki stymulują aktywność oraz konieczność budowania nowych kompetencji na rynku pracy (wyższe płace, kwalifikacje, niższa emigracja zarobkowa), co wpłynie korzystnie na kształtowanie się gospodarki (PKB) oraz jej konkurencyjność międzynarodową. Ostatecznie liczba miejsc pracy w łańcuch wartości wynikać będzie ze stopnia integracji różnych technologii (*zrównoważonych biokomponentów, odnawialnej energii elektrycznej, w przyszłości technologii wodorowych*) zaprzęgniętych do wspólnej realizacji ambitnych celów OZE w transporcie – drogowym i kolejowym, przyjętych do realizacji przez kraje UE w perspektywie roku 2030.  Istotnym elementem, wynikającym z wdrażania niniejszego *projekt*u jest większe wykorzystanie krajowych zasobów osobowych, co jest istotne dla stabilizacji w okresie po pandemii wnoszącej dodatkowe ryzyka dla rynku pracy – tj. możliwe przekroczenia prognozowanych wskaźników, w tym stopy rejestrowanego bezrobocia (3,2 % w 2020 r. oraz 3% w kolejnych latach, wg danych Narodowego Banku Polskiego z marca 2019 r*.*). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | | | | | | demografia  mienie państwowe  inne: … | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | |  |
| Omówienie wpływu | | | | | Projektowana regulacja będzie miała pozytywny wpływ na środowisko naturalne, zwłaszcza w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery w związku z ograniczeniem wykorzystania paliw kopalnych (ropy naftowej) oraz zagospodarowaniem surowców o charakterze odpadowym. Powyższe jest związane z faktem, że regulacja wdroży mechanizmy mające na celu zwiększenie powszechności stosowania bioenergii, biokomponentów, a tym samym zwiększenia udziału zrównoważonych i niskoemisyjnych nośników energii wykorzystanych w transporcie.  Warunki krajowe umożliwiają realizację postanowień niniejszej *ustawy* w oparciu o krajowy potencjał zrównoważonych surowców, w tym między innymi lokalnie pozyskiwane m.in: *odpady ulegające biodegradacji z przemysłu rolno-spożywczego* lub *komunalne*, co ułatwi ich zagospodarowywanie, wpłynie korzystnie na aktywizację i rozwój regionów w zakresie przetwarzania i utylizacji odpadów, zmniejszy uciążliwości środowiskowe, emisje GHG i koszty z tym związane.  Wykorzystywanie bioenergii z rozproszonych na terenie kraju źródeł, energii zużywanej w pobliżu jej źródła wytworzenia, również wpłynie pozytywnie na aktywizację i rozwój tych lokalnych społeczności, pozwoli dodatkowo zmniejszyć koszty środowiskowe transportu paliw transportowych, a tym samym zmniejszyć emisje wynikające z wydobycia kopalin, transportu i dystrybucji paliw na terenie UE. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie 1 stycznia 2023 r. zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych.  Proponowane zmiany mają wieloletni skutek, określają zobowiązania i możliwości ich realizacji w perspektywie najbliższych 10 lat, jednocześnie nakreślają ramy dla mechanizmów, które będą stosowane w długoterminowej perspektywie. Jednocześnie mając na uwadze prowadzone przez Komisję Europejską prace związane zarówno z *rewizją dyrektywy* *RED II* (14 lipca 2021 r. Komisja Europejska opublikowała pierwszą propozycję zmian w RED II) dokonywaną w kontekście realizacji Polityki Europejskiego Zielonego Ładu (2050), jak również trwające prace związane z nowelizacjami innych strategicznych dokumentów: ETS, ETD, AFID – należy liczyć się z koniecznością modyfikacji *projektu*, szczególnie w zakresie podniesienia nakreślonych celów, uwzględnienia nowych np. nakierowanych w większym stopniu na ograniczenie emisji z sektora transportu. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Ewaluacja efektów *projektowanej ustawy* będzie prowadzona w sposób ciągły, w ramach monitoringu rynku prowadzonego przez Dyrektora Generalnego KOWR oraz Prezesa URE, oraz dodatkowo na poszczególnych etapach rozwoju sektora przez ministerstwa właściwe do sprawenergii stosowanej w transporcie – drogowym i kolejowym.    Celem ustawodawcy jest zapewnienie możliwości sprawniejszej kontroli bieżących zjawisk zachodzących na rynku, wskazanie możliwych kierunków rozwoju, optymalizacja wykorzystania krajowego potencjału (surowców, infrastruktury, floty pojazdów, przemysłu), w tym kontynuacji wykorzystania *biokomponentów i biopaliw* na cele transportowe.  Podstawowym miernikiem ewaluacji będzie stopień realizacji krajowego celu NCW w 2025 oraz następnie w 2030 roku, a na poziomie unijnym realizacja celów OZE w transporcie, wynikających z obowiązków określonych w przepisach *dyrektywy RED II* – dotyczącej zapewnienia minimalnego 14% udziału energii odnawialnej w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu – zgodnie z orientacyjnym kursem ustalanym indywidualnie przez państwo członkowskie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Brak. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |

1. <https://rejestry.ure.gov.pl/o/17>, dane na 30.07.2021 r. [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.kowr.gov.pl/odnawialne-zrodla-energii/biokomponenty-i-biopaliwa/wytworcy/rejestr-wytworcow>, dane na 30.07.2021 r. [↑](#footnote-ref-2)
3. Dane zagregowane KOWR dotyczące ilości biokomponentów wytworzonych a następnie rozporządzonych przez dokonanie jakiejkolwiek czynności prawnej lub faktycznej skutkującej trwałym wyzbyciem się tych biokomponentów, lub przeznaczonych do wytworzenia paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych przez wytwórców w 2020 r. [↑](#footnote-ref-3)
4. Na podstawie sprawozdań kwartalnych wytwórców biokomponentów składanych Dyrektorowi Generalnemu KOWR. [↑](#footnote-ref-4)
5. Źródło: Uzasadnienie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych [↑](#footnote-ref-5)
6. GUS, *Transport – wyniki działalności w 2019 r*. [↑](#footnote-ref-6)
7. Dane ARE S.A. [↑](#footnote-ref-7)
8. *Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030* [↑](#footnote-ref-8)
9. Raport *Biogaz w Polsce 2020,* Magazyn Biomasa [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://cng-lng.pl> [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://eipa.udt.gov.pl> [↑](#footnote-ref-11)
12. Licznik Elektromobilności uruchomiony przez PZPM i PSPA [↑](#footnote-ref-12)
13. Art. 9 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1527). [↑](#footnote-ref-13)