|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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** Miłosz Motyka – Podsekretarz Stanu **Osoby do kontaktu**Marek Kosicki – naczelnik wydziału w Departamencie Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska:Marek.Kosicki@klimat.gov.plJakub Kowalski – starszy specjalista w Departamencie Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska: Jakub.Kowalski@klimat.gov.pl  | **Data sporządzenia**15.05.2024 r.**Źródło** Wdrożenie prawa UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz. Urz. UE L 328 z 21.12.2018, str. 82, Dz. Urz. UE L 311 z 25.09.2020, str. 11, Dz. Urz. UE L 41 z 22.02.2022, str. 37 oraz Dz. Urz. UE L 139 z 18.05.2022, str. 1)**Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów** UC28  |  |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |  |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |  |
| Przygotowanie projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, zwana dalej „ustawą”, wynika z potrzeby transpozycji prawa Unii Europejskiej (UE) w zakresie sektora transportu, do krajowego porządku prawnego, tj. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz. Urz. UEL 328 z 21.12.2018, str. 82), zwanej dalej „dyrektywą RED II”. Poza wdrożeniem dyrektywy 2018/2001, przygotowany projekt wskazuje możliwe krajowe ścieżki rozwoju rynku niskoemisyjnych paliw transportowych w kierunku zwiększenia wykorzystania energii odnawialnej, zmniejszenia emisji GHG z sektora transportu, a także stworzenia warunków dla rozwoju technologii biokomponentów zaawansowanych, jak również wykorzystanie w pojazdach drogowych i kolejowych energii elektrycznej ze źródeł OZE – przy utrzymaniu właściwego poziomu bezpieczeństwa paliwowego państwa. Przyjęta perspektywa tj. okres do 2030 r. zapewni niezbędny czas na przeprowadzenie inwestycji, przebudowę infrastruktury logistycznej, dywersyfikację źródeł i dróg dostaw różnych niskoemisyjnych nośników energii odnawialnej stosowanych w transporcie.Sektor paliw transportowych jest zdominowany przez paliwa węglowodorowe pochodzenia kopalnego – olej napędowy, benzyny i gaz płynny LPG. 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 dnia 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”. Dyrektywa RED zobowiązywała państwa członkowskie Unii Europejskiej do zapewnienia w 2020 r. udziału paliw odnawialnych w paliwach wykorzystanych w transporcie – drogowym i kolejowym, na poziomie co najmniej 10%. Dyrektywa RED w sektorze transportu 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 w transporcie. Podmiotami zobowiązanymi do realizacji NCW zostały przedsiębiorstwa paliwowe – tj. wytwórcy, importerzy lub nabywcy wewnątrzwspólnotowi paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych, którzy:1. rozporządzają nimi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej 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 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 2022 r. poz. 143, z późn. zm.).

W ramach wdrożenia dyrektywy RED zakładano, iż 10% udział energii ze źródeł odnawialnych w transporcie realizowany będzie dwoma ścieżkami:1. przez obligatoryjną realizację NCW oraz
2. przez systematyczny wzrost stosowania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w transporcie kolejowym lub drogowym.

Przyjęto także, iż udział ww. ścieżek w realizacji celu w 2020 r. będzie następujący: 8,5% – w ramach realizacji obowiązku NCW oraz dodatkowe 1,5% – w ramach wykorzystania w transporcie 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 2022 r. poz. 403, z późn. zm.) Prezes Urzędu Regulacji Energetyki, zwanego dalej „URE”, prowadzi wykaz podmiotów, które są obowiązane 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 obowiązanych do realizacji NCW jest publicznie dostępny w Biuletynie Informacji Publicznej URE. W wykazie obecnie zarejestrowanych jest 15 przedsiębiorców[[1]](#footnote-2)).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 obowiązani do wpisania się do dedykowanego rejestru prowadzonego przez Dyrektora Generalnego KOWR. Zgodnie z ww. rejestrem branżę krajowych producentów biokomponentów tworzy obecnie 22 podmiotów[[2]](#footnote-3)).W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłychprzyjęto przepisy mające na celu zapewnienie realizacji NCW za pomocą biokomponentów pochodzących głównie z krajowej zrównoważonej produkcji. W ww. rejestrze Dyrektora KOWR jest obecnie zarejestrowanych 7 wytwórców estrów metylowychwykorzystywanychna cele transportowe.Ze względów ekonomicznych do realizacji NCW wykorzystywane są przede wszystkim biokomponenty wyprodukowane z roślin spożywczych i pastewnych tzw. biopaliwa I generacji. W przypadku oleju napędowego wykorzystuje się estry metylowe kwasów tłuszczowych, które są wytwarzane z olejów roślinnych, wytworzonych np. z rzepaku, spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju, zwane dalej „KZR”[[3]](#footnote-4)). Innymi surowcami do produkcji estrów, należącymi do grupy biokomponentów zaawansowanych, uprawniające do podwójnego zaliczania ich energii przy realizacji NCW są: zużyty olej kuchenny (UCO), a także odpady i pozostałości roślinne lub tłuszcze zwierzęce. Do produkcji estrów metylowych[[4]](#footnote-5)) zużywanych w transporcie wykorzystuje się głównie, wspomniane powyżej, oleje roślinne (92% ogółu surowców wykorzystanych do produkcji estrów: GENI i zaawansowanych) oraz zużyty olej kuchenny i tłuszcze (8%). W 2023 r. wytworzono 900,6 tys. ton estrów metylowych, w tym 70,5 tys. ton estrów stanowiły biokomponenty zaawansowane. Warto wskazać, że wykorzystanie odpadów UCO do wytworzenia estrów systematycznie wzrasta, z poziomu ok. 22 tys. ton w 2018 r. do stanu obecnego ok 74,5 tys. t w 2023 r.Produkcja estrów na cele transportowe generowała zapotrzebowanie na surowce rolne w szacowanej ilości – ok. 2,1 mln ton rzepaku, z którego wytworzono 870 tys. ton oleju rzepakowego. Zgodnie z prowadzonym przez Dyrektora Generalnego KOWR rejestrem, w 2023 r. wytworzono 310,9 tys. ton bioetanolu na cele transportowe (w tym 28,4 tys. ton bioetanolu stanowiły biokomponenty uprawniające do ich podwójnego zaliczenia do realizacji NCW).Do produkcji bioetanolu wykorzystano głównie:  – kukurydzę (59,1% ogółu wykorzystanych surowców: GENI i zaawansowanych),  – zawiesinę skrobi odpadowej o kodzie odpadu CN 02 03 80,  – pozostałości produkcyjne skrobi z przetwórstwa pszenicy,  – a także destylaty, w tym destylaty z odpadów i pozostałości, odpady spożywcze, melasy.Krajowi wytwórcy bioetanolu dysponują łączną mocą wytwórczą na poziomie około 940 mln litrów rocznie, tj. ok. 733 tys. ton rocznie, której wykorzystanie zależy od wielu czynników: dostępności i cen surowców do produkcji, zapotrzebowania ze strony odbiorców, aktywności importerów. Szansą na poprawienie stopnia wykorzystania krajowych mocy wytwórczych bioetanolu jest ustanowiony od 1 stycznia 2024 r. obowiązek zwiększenia udziału biokomponentów w benzynach silnikowych 95-oktanowych skutkujący efektywnym wprowadzeniem do sprzedaży 95-oktanowej benzyny o oznaczeniu E10, która zawiera do 10% bioetanolu.Cele OZE w transporcie mogą być realizowane także poprzez wykorzystanie energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii. Polityka w zakresie zwiększenia stosowania OZE w transporcie, w tym energii elektrycznej w transporcie była realizowana dotychczas głównie przez 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, z późn. zm.), tj. opracowanie i przyjęcie 29 marca 2017 r. przez Radę Ministrów „Krajowych ram polityki rozwoju paliw alternatywnych w Polsce” oraz uchwalenie przez Sejm w dniu 11 stycznia 2018 r. ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2023 r. poz.875), zwanej dalej „ustawą o elektromobilności”, jak też w dniu 6 czerwca 2018 r. ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. poz. 1356) – realizujących ww. cele ujęte w Krajowych ramach.Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych określa m.in. obowiązki jednostek samorządu terytorialnego dotyczące wymiany floty użytkowanych pojazdów oraz transportu publicznego na pojazdy nisko lub zeroemisyjne oraz cele w zakresie rozbudowy infrastruktury do zasilania pojazdów.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. Art. 60 ustawy o elektromobilności wskazuje na konieczność zapewnienia minimalnej liczby punktów ładowania i tankowania gazu (CNG) zlokalizowanych w obszarach gęsto zaludnionych za które uznano 32 aglomeracje miejskie oraz wzdłuż Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN – T).Wsparcie rozwoju niskoemisyjnego transportu zapewniają także środki pochodzące z opłaty zastępczej przekazywanej przez podmioty zobowiązane do realizacji NCW zgodnie z art. 23 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, kierowane do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanego dalej „NFOŚiGW”, ze wskazaniem celów dyspozycji środków, przeznaczonych na rozwój rynku paliw alternatywnych.Tabela 1. Poziom realizacji przez Polskę celu OZE w transporcie w latach 2019–2022 r.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Cel OZE w transporcie** | **2019** | **2020** | **2021** | **2022** |
| Realizacja RES –T (UE PL) | 5,42% | 5,77%  | 5,68% | 5,79% |
| Udział energii elektrycznej z OZE w transporcie  | 0,87% | 0,67% | 0,75% | 0,87% |
| **Udział biopaliw** (w tym Gen. II – bez uwzględnienia mnożnika) | **4,55%**(Gen. II 0,16%) | **5,10%**(Gen. II 0,36%) | **4,92%**(Gen. II 0,14%) | **4,93%**(Gen. II 0,15%) |

Źródło: SHARES, 02.2024 r.Obecnie cel OZE w transporcie w Rzeczypospolitej Polskiej jest realizowany przede wszystkim przy wykorzystaniu biopaliw I generacji. Realizacja ww. celów NCW w 2022 r. wymagała dodawania do oleju napędowego lub benzynbiokomponentów w ilości: 1,378 mln ton estrów (w tym 274 tys. ton B100) oraz 0,306 mln ton bioetanolu oraz ok. 9,7 tys. ton biowęglowodorów ciekłych– pochodzących głównie ze zrównoważonej krajowej produkcji (dane URE, 2022 r.). Udział biopaliw zaawansowanych tj. paliw z surowców wskazanych w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych w 2022 r. był minimalny i obejmował przede wszystkim zużyty olej kuchenny (UCO). Udział energii elektrycznej z OZE wykorzystanej w pojazdach wynosi ok. 0,9%, w dominującej części wynika z jej wykorzystania w transporcie kolejowym. Flotę pojazdów z napędem elektrycznym stanowi 100,7 tys. aut, w tym 52,4 tys. z napędem wyłącznie elektrycznym - BeV (2024[[5]](#footnote-6)), jednak ich udział w krajowej flocie pozostaje znikomy. Udział energii elektrycznej wykorzystanej w transporcie obliczany jest z uwzględnieniem instrumentu istotnie zachęcającego do rozwoju elektromobilności, poprzez: – możliwość zastosowania w obliczeniach mnożnika dla energii elektrycznej zużytej w transporcie kolejowym (do 2020 r. w wysokości x2,5; od 2021 r. mnożnik wynosi x1,5), oraz – mnożnika dla energii elektrycznej zużytej w transporcie drogowym (j.w. x5; od 2021 r. x4) Do 2020 r. była możliwość stosowania w obliczeniach współczynnika określającego średni udział energii elektrycznej wytworzonej z OZE w Unii Europejskiej, który był korzystniejszy od rzeczywistego współczynnika krajowego. Obecnie w obliczeniach realizacji celu OZE w transporcie należy stosować krajowy współczynnik udziału energii OZE zawartej w energii elektrycznej, co oznacza, że wykonanie celu jest trudniejsze: niższy poziom stosowanych mnożników oraz niższe wartości rzeczywistych współczynników udziału energii OZE w PL.Czynniki utrudniające realizację przez Rzeczpospolitą Polską celu OZE w transporcie:1. ujawnienie części rynku paliwowego w związku z walką z szarą strefą – wskutek podjętych działań legislacyjnych zwiększających kontrolę oraz porządkujących obrót paliwami transportowymi, odnotowano wzrost oficjalnego zużycia paliw transportowych. Wzrost zużycia paliw ujawnił wyzwania logistyczne np. niewystarczającą wydajność instalacji blendingu w relacji do zapotrzebowania;
2. ograniczenia wynikające z możliwości stosowania biokomponentów I generacji w paliwach do wielkości określonych w normach dotyczących jakości paliw – tzw. blending wall;
3. niedostateczna podaż biokomponentów zaawansowanych, z powodu nierozwiniętych systemów odzyskiwania odpadów olejowych z rynku, zarówno odpadów komunalnych, jak i z przemysłu spożywczego oraz niedostatecznie wykorzystane nowe technologie – ze względu na wysokie koszty wdrożenia i produkcji;
4. nieznaczny rozwój elektromobilności wynikający z wysokich kosztów (koszty pojazdów, koszty rozwoju sieci energetycznych oraz punktów ładowania), braku regulacji dotyczących zasad uwzględnienia energii elektrycznej w rozliczeniu celu OZE w transporcie na poziomie krajowym;
5. wciąż wysoki udział paliw kopalnych w wytwarzaniu energii elektrycznej - tylko ograniczony ułamek energii elektrycznej zastosowanej w transporcie – kolejowym i drogowym jest uwzględniany w rozliczeniach;
6. różnice w metodologii rozliczania celu OZE na poziomie unijnym a krajowym, np. w zakresie estrów metylowych kwasów tłuszczowych stosowanych jako samodzielne paliwo (tzw. B100);
7. funkcjonowanie mechanizmu opłaty zastępczej (w latach 2020–2022 aż 20% NCW mogło być realizowane przez uiszczenie opłaty zastępczej), wpłacanej przez podmioty zobowiązane na rzecz NFOŚiGW oraz stosowanie współczynnika redukcyjnego ograniczającego wymagany poziom realizacji NCW – dopuszczalne w przypadku wykorzystania przez podmioty realizujące NCW biokomponentów wytworzonych z surowców pochodzących z rynku krajowego (współczynnik redukcyjny na lata 2020–2022 wynosił 0,82; na lata: 2023– 2024 wynosi 0,85);
8. wciąż rosnąca r/r konsumpcja paliw ciekłych – wyprzedająca możliwości blendowania paliw, oraz ograniczenia blendingu w okresie zimy (mniejsze wykorzystanie tradycyjnych biokomponentów: estrów metylowych oraz bioetanolu).

Zgodnie z przepisami dyrektywy RED II Rzeczpospolita Polska, jako kraj członkowski UE, jest obowiązana do osiągnięcia w 2030 r. co najmniej 14  procentowego udziału OZE w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu – drogowego i kolejowego, zwanego dalej „udziałem minimalnym OZE w transporcie”. Jednocześnie dyrektywa RED II dla biokomponentów i biopaliw tradycyjnych tj. pozyskiwanych z surowców spożywczych lub paszowych, zawartych w paliwach stosowanych we wszystkich rodzajach transportu ustanowiła limit, w ramach którego państwa członkowskie mogą je uwzględniać w realizacji minimalnego udziału. Udział tradycyjnych biokomponentów i biopaliw nie może przekraczać o więcej niż o 1 punkt procentowy ich udziału w końcowym zużyciu energii w sektorach transportu – drogowego i kolejowego osiągniętego w referencyjnym roku 2020.Dyrektywa RED II określa wyższe cele dla stosowania we wszystkich rodzajach transportu zaawansowanych biokomponentów i biopaliw, których udział liczony według wartości opałowej, powinien wynieść co najmniej 0,2% w 2022 r., co najmniej 1% w 2025 r. i min. 3,5% w 2030 r. Dyrektywa RED II wprowadza też zmiany w zasadach rozliczenia energii elektrycznej w transporcie oraz rozszerza stosowanie kryteriów zrównoważonego rozwoju (KZR) i kryteriów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (GHG) na biopłyny i paliwa z biomasy, wykorzystywane w produkcji energii elektrycznej, ciepła i chłodu w instalacjach odnawialnego źródła energii – co zostało wprowadzone w przepisach projektu ustawy implementującej. Działalność gospodarcza w zakresie wytwarzania energii elektrycznej, ciepła lub chłodu z paliw z biomasy w instalacjach wymagać będzie spełnienia KZR. Dyrektywa wprowadziła też zmiany w załączniku IX, wskazującym surowce zaawansowane uprawniające do podwójnego rozliczenia celu w transporcie i wartości energetyczne wyprodukowanych z nich biopaliw i biokomponentów.Działania ujęte w ramachdyrektywy RED II są wpisane jako kolejny etap realizacji długoterminowej, określonej do 2050 r., nadrzędnej strategii „Fit for 55” Europy neutralnej dla środowiska i klimatu. Realizacja celów z dyrektywy RED II wymaga przebudowy rynku paliw wykorzystywanych w sektorze transportu, co wymaga aktywnej polityki państwa w zakresie regulacji oraz systemów wsparcia. Flotę krajowych pojazdów stanowią zasadniczo samochody z napędem spalinowym. W końcu 2022 r. liczba zarejestrowanych samochodów wyniosła 26,5 mln i była większa o +2,3% niż rok wcześniej. Na 1 000 mieszkańców przypadało 701 samochodów (w 2021 r. – 682). Struktura krajowej floty ogranicza możliwości szybkiej realizacji ambitnych celów w zakresie dekarbonizacji sektora transportowego. Wielkość rynku pojazdów, niski poziom wymiany floty oraz niewielki udział aut elektrycznych – (BeV i PHeV) determinują wciąż dużą konsumpcję paliw kopalnych i wysokie miejsce w rankingu ich zużycia wśród państw Unii Europejskiej. Konsumpcja paliw w Polsce w 2023 r. wyniosła ok. 5,4 mln ton benzyn silnikowych i 19,2 mln ton oleju napędowego – produkowanych z ropy naftowej. Obniżenie emisyjności paliw tradycyjnych jest realizowane przez mieszanie (blendowanie) paliw z przerobu ropy z biokomponentami. Możliwość dodawania biokomponentów ograniczają m.in.: normy jakości i wymagania opracowane w celu standaryzacji i zapewnienia bezpieczeństwa. Jednocześnie postęp technologiczny i dostępność komercyjna nowych innowacyjnych rozwiązań, umożliwiają także zastępowanie paliw tradycyjnych ich odnawialnymi alternatywami np. HVO wytwarzane z uwodornionych olejów, bioCNG, bioLNG, bioLPG, które mogą stanowić biopaliwa samoistne, nie podlegające ograniczeniom blendingu.Innym przykładem innowacji jestmożliwość wykorzystania biopaliw II generacji wytwarzanych z biomasy odpadowej np. niskoemisyjnego biometanu. Polska posiada znaczący potencjał wytwórczy biometanu, wytwarzanego z biogazu w oparciu o krajowe surowce, np. pozostałości z sektora rolno-spożywczego. Do produkcji biogazu w kraju w największym stopniu są wykorzystywane substraty nieprzydatne do produkcji żywności czy pasz: wywar gorzelniany (21%), pozostałości z przetwórstwa owoców i warzyw (21%), gnojowica (27%). Możliwość wielkoskalowego wykorzystania biometanu bez konieczności importu surowców jest istotnym atutem dla rozwoju tego sektora i realizacji NCW. Krajowi producenci paliw prowadzą inwestycje mające na celu rozwój technologii biopaliw zaawansowanych, np.: produkcji biokomponentów ze zużytego oleju spożywczego (UCO) lub wielkoskalowego wytwarzania biometanu – jednak wciąż są to projekty na etapie wdrożenia. Rozwój rynku pojazdów elektrycznych postępuje, jednak tempo nie jest adekwatne do potrzeb wynikających z celów OZE w transporcie. Jak wspomniano powyżej w Polsce zarejestrowanych łącznie ok. 100 tys. pojazdów elektrycznych, w tym 52% stanowiły samochody w pełni elektryczne (BeV). Park elektrycznych autobusów (e–busów[[6]](#footnote-7))) – na koniec listopada 2023 r. liczył ok. 1120 pojazdów. Przez pierwsze trzy miesiące 2023 r. liczba aut elektrycznych zwiększyła się o 5 500 sztuk, tj. o 84% więcej niż w analogicznym okresie 2022 r.[[7]](#footnote-8)) Równolegle do floty pojazdów z napędem elektrycznym rozwija się również infrastruktura ładowania. Pod koniec stycznia 2024 r. w Polsce funkcjonowało 3362 ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych (6086 punktów). Szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC) miały 26% udział w rynku, a 74% – stanowiły ładowarki prądu przemiennego (AC) o mocy mniejszej lub równej 22 kW. Poza infrastrukturą ładowania rozwój elektromobilności w skali globalnej wymaga obniżenia kosztów zakupu baterii, aut, ofert koncernów motoryzacyjnych w zakresie dostępnych modeli. Elektromobilność jest postrzegana w polityce UE jako kluczowy instrument dekarbonizacji transportu, fundamentalny dla realizacji celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Wprowadzane regulacje wspierają rozwój rynku samochodów elektrycznych, w tym w szczególności należy wskazać – dyrektywę 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, z późn. zm.), dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 188 z 12.07.2019, str. 116) oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. 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). Należy zaznaczyć, iż większość z tych przepisów została znowelizowana w ramach pakietu Fit for 55, który podwyższył przyjęte wcześniej cele. W praktyce wdrożenie ww. przepisów tworzy presję na szybką rozbudowę floty przy równoczesnym obowiązku 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%. Operacjonalizację Europejskiego Zielonego Ładu – m.in. w zakresie dekarbonizacji transportu – ma zapewnić Pakiet legislacyjny „Fit for 55”, opublikowany przez KE 14 lipca 2021 r., a także wprowadzona rewizja[[8]](#footnote-9)) dyrektywy RED II.Wskazane powyżej ścieżki realizacji celów w transporcie, tj. poprzez wykorzystanie biopaliw II generacji oraz energii elektrycznej ze źródeł OZE, są w Rzeczypospolitej Polskiej jeszcze w początkowej fazie rozwoju, a ich wdrożenie będzie wymagać znacznego wysiłku – organizacyjnego i finansowego. Wstępne potrzeby finansowe w tym zakresie wskazano w rozdziale 6.Realizacja zobowiązań wynikających z wdrażanej dyrektywy RED II w zakresie energii odnawialnej stosowanej w transporcie, wymaga wytyczenia krajowej ścieżki realizacji i wypracowania optymalnych regulacji prawnych, które będą stymulować zintegrowany rozwój niskoemisyjnego transportu. |   |
| 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 oraz niektórych innych ustaw, zwana dalej „projektem ustawy”.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 – spowoduje szybsze wypieranie obecnie wykorzystywanych importowanych paliw kopalnych. Proponowane zmiany przyczynią się do realizacji wymagań dyrektywy REDII, ograniczą negatywny wpływ sektora paliw i transportu na środowisko, co jest kluczowe dla osiągnięcia faktycznej poprawy jakości powietrza, oraz wykazania realizacji celów w zakresie redukcji emisji ogółem. 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 ograniczenia poziomu konsumpcji paliw transportowych, w tym tych z przerobu ropy naftowej. Zakładane istotne zwiększenie stosowania energii 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.Sygnalizowane w projekcie ustawy rozwiązania pozwalają jednocześnie na przygotowanie się podmiotów zobowiązanych do kolejnych wyzwań związanych z potrzebą wdrażania strategii długoterminowych (Fit for 55), zwiększających nacisk na kwestie redukcji emisji. Projekt regulacji daje możliwość podejmowania przez podmioty autonomicznych i optymalnych z ekonomicznego punktu widzenia decyzji inwestycyjnych dotyczących wyboru technologii zwiększenia udziału OZE w paliwach transportowych oraz elastyczny czas na ich realizację. Propozycje szczegółowe projektu ustawy obejmują:1. określenie corocznych poziomów NCW do 2030 r. tzw. ścieżka dojścia,
2. określenie limitów dla stosowania biopaliw I generacji w rozliczeniu celu w transporcie,
3. określenie minimalnego udziału biopaliw zaawansowanych w realizacji NCW,
4. uwzględnienie możliwości realizacji NCW z wykorzystaniem innych niskoemisyjnych paliw np. węglowych pochodzących z recyklingu (RCF), paliw odnawialnych niebiologicznego pochodzenia (RFNBO),
5. wdrożenie mechanizmu zaliczenia energii elektrycznej ze źródeł OZE zużytej w transporcie,
6. uruchomienie nowego mechanizmu umożliwiającego zaliczanie energii elektrycznej odnawialnej zużytej w transporcie – drogowym i kolejowym, poprzez przystąpienie do udziału w realizacji NCW przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów oraz przewoźników kolejowych,
7. stopniowe wygaszanie mechanizmu funkcjonowania możliwości realizacji NCW za pomocą opłaty zastępczej,
8. określenie zasad poświadczania kryteriów KZR w podziale na biomasę rolniczą i leśną,
9. zapewnienie stosowania KZR oraz kryteriów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do biopłynów, paliw z biomasy, z których jest wytwarzana energia elektryczna, ciepło i chłód w instalacjach odnawialnego źródła energii, objęta systemami wsparcia przewidzianymi w ustawie o odnawialnych źródłach energii,
10. zapewnienie stosowania KZR oraz kryteriów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do biopłynów i paliw z biomasy, które będą wykorzystywane do określonych w dyrektywie RED II celów OZE w sektorach energii 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 2022 r. poz. 1378 i 1436, z późn. zm.) 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 ustawydziałania wdrażające postanowienia dyrektywy 2018/2001 mają istotne znaczenie w kontekście stabilizacji działania krajowego sektora paliw oraz transportu w obliczu wyzwań dotyczących realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu, jak również dla zapewnienia bezpieczeństwa paliwowego państwa, poprzez dywersyfikację dostaw nośników energii i paliw dla transportu, które w większym niż dotychczas stopniu będą oparte na krajowych źródłach energii oraz surowców, z mniejszą potrzebą importu ropy i paliw.1. **Określenie poziomu NCW**

Zakłada się wprowadzenie do krajowych regulacji wyznaczonego w dyrektywie RED II celu dotyczącego osiągnięcia minimalnego udziału energii odnawialnej w transporcie. Podmioty realizujące NCW są obowiązane do zapewnienia systematycznego wzrostu udziału paliw z odnawialnych źródeł energii we wprowadzanych przez nie na rynek paliwach transportowych. W 2030 r. udział ten, po uwzględnieniu mnożników przewidzianych dla energii elektrycznej i biokomponentów zaawansowanych, wyniesie 14,9%, zapewniając faktyczną realizację celu OZE-T na wymaganym przez dyrektywę 2018/2001 poziomie.Działania w zakresie określenia poziomów NCW na kolejne okresy obejmują mechanizmy i 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 2024 r. włącznie 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 zakłada stopniowe podnoszenie celu NCW.Tabela 2. Wartości NCW dla poszczególnych lat ujęte w projekcie ustawy

|  |  |
| --- | --- |
| **Rok** | **Plan NCW [%]** |
| 2024 |  9,1% |
| **2025** |  9,2% |
| 2026 | 10,0% |
| 2027 | 11,0% |
| 2028 | 12,0% |
| 2029 | 13,5% |
| **2030** | 14,9% |

Źródło: Wartości wg ustawy obowiązujące dla roku 2024 oraz zgodnie z propozycją projektu ustawy. Założono realizację ww. określonego celu OZE przede wszystkim na wykorzystaniu: biopaliw I generacji, biopaliw zaawansowanych oraz energii elektrycznej. Ze względu na brak rynku paliw wodorowych (RFNBO), paliw z recyklingu (RCF) oraz początkowy etap rozwój technologii produkcji paliw syntetycznych, przyjęto, że te paliwa w rozważanej perspektywie nie będą stanowiły widocznej części paliw, jakkolwiek przepisy nie wyłączają możliwości ich stosowania w rozliczeniu realizacji NCW. Przyjęcie planu systematycznego wzrostu celu NCW w kolejnych latach umożliwia stabilny i stopniowy rozwój rynków: biopaliw II generacji oraz zwłaszcza energii elektrycznejstosowanej w transporcie – drogowym i kolejowym. Określenie szczegółowych celów rocznych w okresie do 2030 r. pozwala na podejmowanie decyzji w zakresie planowanych inwestycji, które są konieczne dla realizacji celu wyznaczonego dla referencyjnego 2030 roku.1. **Udział biopaliw I generacji**

Zgodnie z art. 26 ust. 1 dyrektywy 2018/2001 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 – jeżeli są one produkowane z roślin spożywczych i pastewnych, nie może przekroczyć o więcej niż 1% [p.p.] udziału takich paliw w końcowym zużyciu energii w sektorach transportu drogowego i kolejowego osiągniętego w 2020 r.Biorąc pod uwagę powyższe ograniczenia, 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 (liczone wg wartości energetycznej). Proponowany udział biopaliw I generacji w rozliczeniu NCW przez zobowiązane podmioty za pomocą biopaliw I generacji odpowiada realizacji celu RES-T przez Polskę w 2020 r. wg sprawozdania SHARES-EU oraz powiększonemu o 1% [p.p.] i wynosi 6,1%. Realizacja NCW za pomocą biopaliw I generacji na wyznaczonym poziomie przy wciąż rosnącym popycie na paliwa ciekłe oznacza w praktyce utrzymanie wysokiego zapotrzebowania na biokomponenty, a tym samym również na surowce do ich produkcji. Kwestia jest szczególnie istotna z uwagi na potrzebę stabilizacji funkcjonowania krajowego łańcucha dostaw, sektora rolno-spożywczego, dostarczającego większość surowców do wytwarzania zrównoważonych biokomponentów – do realizacji NCW.Tabela 3 – Konsumpcja biokomponentów I generacji

|  |  |
| --- | --- |
| rok | **Ilość [ton]** |
|  | **Bioetanol** | **Ester** |
| 2021 | 273 683 | 1 297 295 |
| 2022 | 299 487 | 1 148 391 |
|  – |  |  |
| 2025 | 481 172 | 984 049 |
| 2030 | 488 248 | 996 461 |

Źródło: Dla lat 2021 –2022 Raport Prezesa URE., dla lat 2025 i 2030 – prognoza MKiŚ r.1. **Określenie udziału biopaliw zaawansowanych, w tym biometanu**

Projekt ustawy określa minimalny udział biokomponentów zaawansowanych (wytworzonych z surowców określonych w części A załącznika nr 1, która odpowiada załącznikowi IX do dyrektywy RED II) w realizacji NCW na poziomie co najmniej 3,5% ogólnej ilości paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych zużytych w transporcie – drogowym i kolejowym. Zgodnie ze wskazaniem dyrektywy RED II projekt ustawy zakłada ścieżkę dojścia dla biokomponentów zaawansowanych zużywanych w transporcie od poziomu 1 % w 2025 r. do 3,5 % w docelowym 2030 r. Przyjęcie rozwiązań daje podstawę do rozwoju biopaliw II generacji. W rozliczeniu celu minimalnego udziału paliw zaawansowanych może być wykorzystany także biometan zaawansowany używany do produkcji biowodoru, który jest zużywany przy produkcji paliw lub biometan wykorzystany w postaci paliwa samoistnego bioCNG oraz bioLNG, jako zamiennik kopalnego odpowiednika. Biometan stosowany w procesie produkcji paliw pozwala zastępowanie gazu ziemnego (GZ) i redukcję emisji z tradycyjnych paliw transportowych.Zakłada się wykorzystanie ok. 150 - 300 tys. Nm3 rocznie biometanu jako paliwa samoistnego – substytutu LNG lub 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. Wykorzystanie biometanu w postaci paliwa samoistnego bioCNG/bioLNG pozwala na efektywniejsze rozliczenie NCW niż przetwarzanie biometanu w procesach rafineryjnych (efektywność wykorzystania biowodoru z biometanudo wytworzenia paliwjest zależna od wielu parametrów i waha się w przedziale od ok. 60 do 75%). Wykorzystanie biometanu zaawansowanegopozwala uzyskać znaczny poziom redukcji emisji – w przypadku niektórych ścieżek produkcji nawet 202%, przy zapewnieniu odpowiedniej technologii produkcji i dystrybucji, m.in. stosowaniu zamkniętych układów wytwarzania z surowców pozyskiwanych w okolicy bliskiej odbiorcy czy odgazowaniu pofermentu (wg Instytutu Nafty i Gazu – Państwowego Instytutu Badawczego).Z tego względu ta opcja wykorzystania biometanu nie wymaga dedykowanego wsparcia regulacyjnego. Brak przepisów bezpośrednio zobowiązujących do wykorzystania bioCNG lub bioLNG służy uelastycznieniu systemu – dostarczenia możliwości realizacji celu również za pomocą tego paliwa gazowego.Działania prowadzone przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska dotyczące zbadania możliwości wykorzystania biometanudo celów transportowych potwierdziły, że w perspektywie 2030 r. 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 mówi 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 biometanu na cele transportu (1), zapewnienia logistyki przesyłu lub dostaw do odbiorcy (fizycznych lub wirtualnych) (2), zbudowania stabilnego zapotrzebowania, np. z sektora transportu (3). Projekt ustawy ma na celu wskazanie kierunków rozwoju zapewniających stabilne zapotrzebowanie na biokomponenty i biopaliwa zaawansowane, w tym biometan, co pozwoli realizować nie tylko cele wynikające z NCW, ale jednocześnie z Narodowego Celu Redukcyjnego (NCR), a pośrednio również cele w zakresie zagospodarowania uciążliwych środowiskowo materiałów i surowców odpadowych.1. **Realizacja NCW z wykorzystaniem innych niskoemisyjnych nośników energii**

Rozbudowa katalogu ścieżek uwzględnianych przy realizacji NCW, m.in.: o paliwa węglowe pochodzące z recyklingu, biometan, biokomponenty zaawansowane, zwiększa możliwości i prawdopodobieństwo realizacji podwyższonego poziomu celu. Proponuje się zatem wprowadzenie zmiany definicji NCW z ustawy z 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych: **Narodowy Cel Wskaźnikowy** – minimalny udział innych paliw odnawialnych i biokomponentów zawartych w paliwach, biopaliw gazowych, paliw węglowych pochodzących z recyklingu i energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii stosowanych we wszystkich rodzajach transportu w ogólnej ilości paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, paliw gazowych, biopaliw gazowych, innych paliw odnawialnych, paliw węglowych pochodzących z recyklingu i energii elektrycznej zużywanych w danym roku kalendarzowym w transporcie drogowym lub kolejowym, liczony według wartości energetycznej.Proponowane rozwiązania tworzą bazę prawną dla rozwoju rynku paliw odnawialnych, powinny ułatwić realizację obowiązków w zakresie osiągnięcia w 2030 r. minimalnego 3,5% udziału biokomponentówwytworzonych z surowców zgodnie z załącznikiem nr 1 ustawy,jak icelu łącznego NCW. Projekt rozszerzakatalog rozwiązań o możliwość zaliczenia w NCW paliw węglowych pochodzących z recyklingu (RCF)opisanych w dyrektywie RED II, co umożliwi zagospodarowanie nieprzydatnych dotychczas materiałów i frakcji węglowodorowych. 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.1. **Zaliczenie 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 określonego dyrektywą 2018/2001 w projekcie ustawy zostaną wprowadzone mechanizmy ułatwiające zastosowanie energii elektrycznej wyprodukowanej z odnawialnych źródeł energii w rozliczeniu NCW przez podmioty zobowiązane. Promowanie rozwoju elektromobilności, zachęcanie podmiotów do powszechnego stosowania odnawialnej energii elektrycznej – jest spójne ze strategiami wdrażanymi w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Tabela 4 – prognoza rozwoju elektromobilności w Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2024 –2030.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Rok | Prognozowana liczba samochodów elektrycznych [w tys. szt.] | Roczne zapotrzebowanie na energię elektryczną w transporcie [GWh] |
| 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 MKiŚ.Projekt ustawy uwzględnia mechanizmy ułatwiające wykorzystanie energii elektrycznej z OZE zużytej w transporcie – drogowym lub kolejowym, w rozliczeniu NCW. Implementacja przepisów zawartych w art. 27 dyrektywy REDII, umożliwiających wykorzystanie w rozliczeniu 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), jak też energii elektrycznej, która pochodzi z instalacji, która jest podłączona do sieci, lecz można udowodnić, że dana energia elektryczna została dostarczona ze źródeł OZE. Mając na celu określenie i uzupełnienie szczegółowych zasad rozliczenia wykorzystania energii elektrycznej, projekt ustawy przewiduje możliwość określenia metodyki i kryteriów oceny spełniania wymogów w drodze rozporządzenia wykonawczego do ustawy, a także metodykę oceny ograniczenia emisji gazów cieplarnianych uzyskanego dzięki innym paliwom odnawialnym, z uwzględnieniem stanu wiedzy technicznej w tym zakresie. W celu pełnej implementacji dyrektywy, zakłada się wprowadzenie w projekcie ustawy zasad obliczania udziału energii elektrycznej z OZE wykorzystywanej w transporcie z możliwością uwzględnienia w rozliczeniach mnożników wskazanych w art. 27 ust. 2 lit. b dyrektywy REDII*:* 4 – krotności energii elektrycznej wykorzystywanej w transporcie drogowym oraz 1,5 – krotności energii elektrycznej wykorzystywanej w transporcie kolejowym. 1. **Umożliwienie zaliczania energii elektrycznej odnawialnej zużytej w transporcie – drogowym i kolejowym, poprzez przystąpienie do udziału w realizacji NCW przez operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów oraz przewoźników kolejowych**

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 we współpracy z operatorem infrastruktury ładowania pojazdów lub przewoźnikiem kolejowym. Wprowadzenie rozwiązania z jednej strony ułatwi podmiotom zobowiązanym rozliczenie realizacji celu OZE w transporcie, przez rozszerzenie wachlarza możliwych do wykorzystania instrumentów, z drugiej zaś tworzy system wspierający rozwój elektromobilnościpoprzez wzrost zapotrzebowania ze strony transportu na energię elektryczną z OZE. Cena ww. uprawnienia będzie uzależniona od popytu i podaży na ww. instrumenty.1. **Stopniowe wygaszanie mechanizmu opłaty zastępczej**

Funkcjonowanie opłaty zastępczej w systemie NCW stanowi odpowiedź na ograniczenia w rozwoju technologii umożliwiających realizację NCW w stopniu wyższym niż jest to możliwe przy wykorzystaniu biopaliw I generacji. Korzystając z powyższej możliwości podmioty zobowiązane do realizacji NCW zmniejszają koszty niewykonania pełnego celu OZE w transporcie, jednak mechanizm obniża systemowo poziom realizacji przez Rzeczpospolitą Polską celu OZE w transporcie raportowany przez Komisję (KE) w sprawozdaniach SHARES. Jednocześnie, uwzględniając potrzebę zapewnienia elastyczności, jaką stwarza opłata zastępcza, w okresie przejściowym, tj. do 2030 r., zakłada się, że zniesienie ww. opłaty będzie następować zgodnie z następującym harmonogramem:Tabela 5. Minimalny poziom realizacji NCW, uprawniający do skorzystania z mechanizmu opłaty zastępczej

|  |  |
| --- | --- |
| **Rok**  | **Poziom realizacji NCW** |
| 2024 | 85% |
| 2025 | 85% |
| 2026 | 88% |
| 2027 | 90% |
| 2028 | 92% |
| 2029 | 95% |

Źródło: opracowanie własne MKiŚ.Drugim z mechanizmów dostępnych dla podmiotów realizujących NCW jest możliwość zastosowania współczynnika redukcyjnego. Zgodnie z obecnymi przepisami możliwość zastosowania współczynnika redukcyjnego jest uzależniona 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 krajowego pochodzenia, jednocześnie pozostawiając jego wysokość na obecnie funkcjonującym poziomie – 0,85. Pozostawiono bez zmian 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 zobowiązaneW sytuacji gdy poziom obowiązku przekracza poziom „blending wall” zachodzi konieczność poszukiwania alternatywnych sposobów realizacji celu. Stosowanie w biopaliwach ciekłych innych rodzajów biokomponentówniż estry oraz bioetanol, takich jak: biowęglowodory ciekłe,np.HVO*,* inne paliwa odnawialne– zwiększa elastyczność realizacji wyższych celów.Zakłada siękontynuację wykorzystywania biowęglowodorów ciekłychw rozliczeniu NCW, znosząc jednak od 2024 r. ograniczenie ustawowe w zakresie możliwości ich stosowania w rozliczeniu NCW (w latach 2020–2022 udział biowęglowodorów nie mógł przekroczyć 0,45%, natomiast w 2023 r.[[9]](#footnote-10)) wartości 0,9%). Tej zmianie będzie towarzyszyć pozaustawowe wzmocnienie nadzoru nad obrotem surowcami wykorzystywanymi do produkcji oraz biowęglowodorami za pośrednictwem uznanych systemów certyfikacji oraz docelowo – unijnej bazy danych wdrażanej przez Komisję Europejską. Od 2017 r. podmioty zobowiązane wykazują w realizacji NCW wykorzystanie biowęglowodorów ciekłych w ilości: 11 278 ton – zawartych w oleju napędowym i benzynach, jednak w 2021 r. jedynie 8 031 ton, a w 2023 r. – 5 300 ton.Powyższe dane wskazują na istnienie potencjału, który może być wykorzystany do wyższej realizacji celu OZE w transporcie, opcja wymaga jednak wsparcia i inwestycji*.*1. **Określenie zasad uznawania biomasy leśnej w realizacji celu OZE**

W związku z wprowadzeniem w dyrektywie REDII rozróżnienia na biomasę rolniczą i biomasę leśną niezbędne jest wprowadzenie odpowiednich regulacji pozwalających na wykorzystanie biokomponentów, biopłynów i paliw z biomasy wytworzonych z biomasy leśnej, z odpadów i pozostałości z produkcji rolniczej np. słomy – a także określenie dwóch odrębnych ścieżek weryfikacji spełnienia KZR przez biokomponenty, biopłyny oraz paliwa z biomasy wytworzone z biomasy rolniczej i biomasy leśnej. Proponuje się wprowadzenie obowiązku, aby wytwórca takich odpadów lub pozostałości tworzył plan zarządzania wpływem na jakość gleby i zasoby pierwiastka węgla w glebie.1. **Zapewnienie stosowania KZR oraz ograniczeń emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do biopłynów i paliw z biomasy.**

Projekt ustawy odnosi do kwestii uwzględniania wymagań określonych w dyrektywie REDII dotyczących spełniania KZR oraz kryteriów ograniczeń emisji gazów cieplarnianych przez biopłyny i paliwa z biomasy, które co do zasady będą podlegać certyfikacji podobnie jakbiokomponenty,przy ich stosowaniu do realizacji celów OZE w sektorach innych niż w transporcie, a w przypadku paliw z biomasy, w tym biogazu/biometanu – w realizacji NCW. Projekt ustawy przewiduje odpowiednie zmiany przepisów w tym zakresie w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.Projektowane przepisy uwzględniają ponadto Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/996 z dnia 14.06.2022 r. w sprawie zasad weryfikacji kryteriów zrównoważonego rozwoju i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz kryteriów niskiego ryzyka spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, wydane na podstawie art. 30 ust. 8 dyrektywy RED II. Rozporządzenie to stanowi, że jednostki certyfikujące prowadzące audyty w imieniu systemu dobrowolnego, tj. prowadzące działalność w zakresie wydawania certyfikatów na zgodność z KZR i kryteriami ograniczania emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do biopaliw, biopłynów i paliw z biomasy, mogą prowadzić taką działalność jedynie po uzyskaniu akredytacji krajowej jednostki akredytującej zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającym wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 339/93. W związku z powyższym projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku uzyskania odpowiedniego wpisu w rejestrze jednostek certyfikujących prowadzonym przez KOWR.Dokonanie korekt porządkowych lub dostosowawczych wynikających z potrzeby większej precyzji części przepisówW projekcie ustawy zostaną dokonane 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, była konieczna zmiana 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 również zmienione załączniki do ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, dostosowujące je do następujących zmian wprowadzonych w dyrektywie REDII w stosunku do dyrektywy RED:  – załącznik 1 – zaktualizowany zgodnie z załącznikiem IX do dyrektywy REDII, – załącznik 2 – zaktualizowany zgodnie z załącznikiem V do dyrektywy REDII,  – załącznik 3 – implementujący załącznik VIII dyrektywy REDII. W związku z koniecznością zapewnienia stosowania KZR oraz kryteriów ograniczeń emisji gazów cieplarnianych w odniesieniu do paliw z biomasy było konieczne dodanie do ustawy o odnawialnych źródłach energii nowego załącznika dotyczącego zasad obliczania wpływu paliw z biomasy względem ich odpowiedników kopalnych, na emisję gazów cieplarnianych (załącznik VI do dyrektywy REDII). Przyjęte wprojekcie ustawyrozwiązaniasą zgodne z kierunkiem rozwoju i ewolucji rynku Unii Europejskiej, sygnalizują kierunki koniecznych krajowych inwestycji, np. w obszarze wykorzystania na cele transportowebiometanu oraz energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych, a także wdrażają w pełni postanowienia przepisów dyrektywy 2018/2001 do krajowej legislacji. Regulacje zwiększają prawdopodobieństwo osiągnięcia przyjętych do 2030 r. zobowiązań dla osiągnięcia minimalnego 14% udziału odnawialnej energii stosowanej w sektorze transportu. Regulacja zabezpieczenia także stabilne funkcjonowanie łańcucha dostaw, stworzenie konkurencyjnych warunków rozwoju różnych technologii oraz dywersyfikację źródeł paliw i energii, przy jednoczesnym zachowaniu ekonomicznej dostępności tych różnych nośników energii – paliw ciekłych i gazowych. |  |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |  |
| Z uwagi na różne uwarunkowania państw członkowskich, różne przyjęte krajowe strategie, wielkości rynków czy dostępną infrastrukturę – poszczególne państwa członkowskie wykazują zróżnicowane postępy w realizacji celów przyjętych jeszcze dyrektywą RED*.* Niektóre kraje wykazały przekroczenie wykonania planu, np. Szwecja, podczas gdy zdecydowana większość, aż ¾ państw nie osiągnęła złożonego na 2020 r. 10% udziału energii odnawialnej w zużytej w transporcie.Kraje Unii Europejskiej były zobowiązane do wdrożenia także postanowień dyrektywy REDII– status i zakres wdrożenia do dnia 30 czerwca 2021 r. został określony przez Komisję Europejską w wynikach kontroli sprawozdań państw członkowskich EU. W krajach UE monitoringiem działań w zakresie spełniania wymagań środowiskowych – w szczególności w obszarze spełniania wymagań kryteriów zrównoważonego rozwoju oraz redukcji emisji, weryfikacji poprawność prowadzenia bilansu masy, a także spełniania wymagań w obszarze kryteriów zrównoważonego rozwoju pod potrzeby systemu handlu emisjami EU ETS zajmują się, podobnie jak w Rzeczypospolitej Polskiej uznane systemy certyfikacji, w tym międzynarodowe: ISCC, SURE, RedCERT, które działają także w kraju. Według stanu na 02.2024 r. w Polsce poza wzmiankowanymi powyżej działa także 4, krajowy system tj. KZR INiG, który aktywny jest również poza granicami kraju np. w Republice Czeskiej. Rola systemów certyfikacji polega na nadzorze wytwórców i dostawców surowców oraz biopaliw i biokomponentów, paliw z biomasy i biopłynów wykorzystywanych w sektorze transportu, elektroenergetyce, ciepła i chłodu - do realizacji celów OZE. Systemy monitorują działania w zakresie spełniania wymagań środowiskowych – w szczególności w obszarze spełniania wymagań kryteriów zrównoważonego rozwoju oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych, weryfikują poprawność prowadzenia bilansu masy, a także spełnianie wymagań w obszarze kryteriów zrównoważonego rozwoju pod potrzeby systemu handlu emisjami EU ETS. Wykorzystanie biogazu/biometanu w transporcie w państwach członkowskich Unii EuropejskiejUżyteczność biogazu/biometanu w poszczególnych państwach członkowskich Unii Europejskiej jest zróżnicowana. Stosowanie biometanu jest kształtowane przez krajowe strategie, uzależnione od uwarunkowań lokalnych i dostępności surowców oraz – co jest szczególnie istotne w przypadku paliwa gazowego – posiadaną infrastrukturą funkcjonujących sieci dystrybucji gazu (zapewniającą chłonność i możliwość stałego odbioru wytworzonego gazu), wielkością floty, a także infrastrukturą tankowania (stacji CNG/LNG). W krajach unijnych w 2023 r. funkcjonowało ok. 4100 stacji CNG oraz 650 stacji LNG, z czego znaczna część jest już obecnie zasilana biometanem. Duży potencjał biometanu w zakresie redukcji emisji został dostrzeżony przez Komisję Europejską oraz Europejskie Stowarzyszenie Biometanu, które powołały wspólną inicjatywę dla stworzenia warunków przyśpieszonego do 2030 rozwoju tego sektora (BIP-EBA). Zdaniem inicjatywy biometan może odegrać szczególnie dużą rolę w dekarbonizacji transportu ciężkiego oraz transportu komunalnego i miejskiego.W państwach członkowskich Unii Europejskiej w 2022 r. wykorzystywano do celów transportowych ok. 2,5 mld m3 biometanu. Liderami wykorzystania tego biopaliwa do celów transportowych są: Szwecja, Niemcy oraz Norwegia. Największym europejskim rynkiem konsumpcji gazu ziemnego, w postaci CNG są Włochy (1,4 mld m3 CNG wykorzystywanego co rocznie do napędu ok. 1,1 mln aut. Potencjał rozwoju sektora biometanu w oparciu o posiadaną infrastrukturę 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 adv. biofuels for use in the transport sector*)*.* W modelu szwedzkim, bazującym na bezpośrednim wykorzystaniu biogazu, korzysta ponad trzydzieści szwedzkich miast, aż 80,3% biogazu jest zużywane w transporcie, co zapewnia udział ok. 10% realizacji 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 jest wykorzystywane tylko 2,5% biogazu zużytego w tym kraju. W długiej perspektywie działań pro–środowiskowych realizowanych w ramach przyjętych perspektyw tj.: 2030 r. (dyrektywa REDII) oraz dłuższej: 2050 r. (Europejski Zielony Ład), poszczególne państwa członkowskie, wykazują odmienne strategie realizacji oraz zróżnicowany stopień akceptacji społecznej dla coraz ambitniejszych celów klimatycznych. Możliwość realizacji celów jest determinowana także różnym stopniem dojrzałości technologicznej, przemysłowej, a zwłaszcza ekonomicznej poszczególnych państw. Istotny jest również stopień dostępu do surowców energetycznych oraz źródeł nisko(zero)emisyjnej odnawialnej energii, posiadana infrastruktura i flota pojazdów, czy wreszcie wielkość wewnętrznego rynku. Wszystkie powyższe elementy, finalnie determinują zakres oraz tempo możliwych do przeprowadzenia zmian oraz determinują koszty konieczne do podjęcia działań na indywidualnym poziomie poszczególnych państw. Polska plasuje się na szóstym miejscu w Unii Europejskiej w zużyciu energii w transporcie za Niemcami, Francją, Włochami – co pokazuje skalę wyzwania związaną z wdrożeniem polityki długoterminowej (do 2050 r.) i duże koszty transformacji. Wykorzystanie odnawialnej energii elektrycznej w transporcie w państwach UEInnym wielkoskalowym rozwiązaniem umożliwiającym dekarbonizację jest elektryfikacja transportu. W Unii Europejskiej auta elektryczne stanowiły 14,2 procent wszystkich sprzedawanych pojazdów, przegoniły diesle (13,7 procent).Przykładowo, na największym rynku transportowym Unii Europejskiej (rynku niemieckim) podejmowane są obserwowane działania zwiększające wykorzystanie w transporcie energii elektrycznej ze źródeł OZE. Sprzedaż aut elektrycznych utrzymuje się na imponującym poziomie, ok. 500 tys. pojazdów w 2023 r. Obecnie na rynek trafia tam już nawet ~60 tys. elektrycznych (eV) i hybrydowych (BHeV) aut miesięcznie, co powoduje, że już co piąte (~19%) nowe auto trafiające na rynek niemiecki może korzystać z energii elektrycznej, w tym zasilane z intensywnie rozwijanych i dostępnych źródeł OZE. Działania wpierające wymianę floty to między innymi rozbudowa inteligentnej infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych: publiczne i prywatne stacje tzw. „smart wallbox”. Dalszy wzrost zainteresowania nabywców zakupem aut elektrycznych – konsumentów będzie kształtowane przez relację kosztu zakupu i używania pojazdów elektrycznych względem innych odnawialnych alternatyw. Wykorzystanie biopaliw w transporcie w państwach UEWe Francji, będącej po USA, Brazylii i Niemczech, czwartym na świecie producentem biopaliw, z udziałem w światowej produkcji ok. 2 mln ton biopaliw rocznie – powszechnie są stosowane mniej emisyjne paliwa, np. 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.Według prognoz liczba aut we Francji wzrośnie w latach 2020 –2050 z około 33 milionów do 39 milionów (dane Departamentu Ropy i Paliw Transportowych)*.* Wymiana floty, budowa infrastruktury dla paliw alternatywnych jest procesem obliczonym na lata, natomiast szybka redukcja emisji na tak dużych rynkach jest możliwe poprzez masowe stosowanie paliw z podwyższoną zawartością biokomponentów lub zastępowanie paliw tradycyjnych ich odnawialnymi, niskoemisyjnymi odpowiednikami.Rynek paliwowy Unii Europejskiej Różne modele predykcyjne wskazują, że w perspektywie 2030 r. paliwa oparte o ropę będą jeszcze nadal powszechnie wykorzystywane w Unii Europejskiej, 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/>). W zużyciu energii w transporcie w Unii Europejskiej w 2022 r. dominowały paliwa kopalne: olej napędowy (diesel: 59,8%; 8 386 PJ), kolejno benzyna (petrol: 23,3%; 3 271 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). Duży i utrzymujący się na niektórych rynkach popyt na produkty ropopochodne tj. benzyny, ON, LPG oznacza, że w okresie przejściowym transformacji tj. w okresie wymiany floty pojazdów, w tym samym czasie w państwach UE-27 należy dostarczać dla transportu jak największe ilości niskoemisyjnych suplementów paliw kopalnych, np. zaawansowanych biopaliw i biokomponentów (estry, bioetanol, HVO, biometan). Obecnie jednak zużycie biopaliw w państwach członkowskich Unii Europejskiej jest zdominowane przez: – biodiesel, tj. estry metylowe kwasów tłuszczowych (FAME),  – kolejno przez bioetanol,  – hydro-rafinowany olej roślinny, tzw. HVO,  – pozostałe np. bio *– ETBE* (eter bioetylowo –tert –butylowy) czy biogaz. W przypadku biopaliw i biokomponentów fundamentalne znaczenie w odniesieniu do spełnienia wymagań w zakresie spełniania KZR, ma wykazany potencjał redukcji emisji gazów cieplarnianych (GHG) – min. 65% (od 2021 r.), który zależy w dużym stopniu od surowców użytych do ich wytworzenia. Kwestie te są szczegółowo określone przepisamidyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1513 z dnia 9 września 2015 r. zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającej dyrektywę 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz. Urz. UE L Nr 239 z 15.09.2015, str. 1, z późn. zm.). |  |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |  |
| **Grupa** | **Wielkość** | **Źródło danych**  | **Oddziaływanie** |  |
| Podmioty realizujące NCW  | 15 | Prezes URE | Działalność gospodarcza w zakresie wytwarzania biokomponentów, biometanu, energii elektrycznej odnawialnej oraz zaliczanie tych nośników energii do celu NCW (rozliczanie obowiązków NCW możliwych do wykonania przez [zobowiązane podmioty](https://rejestry.ure.gov.pl/o/17) paliwowe) |  |
| Wytwórcy biokomponentów | 22 | Rejestr wytwórców, KOWR stan na 30.11.202 3r.  | Określenie obowiązków NCW na poziomie gwarantującym co najmniej dotychczasową konsumpcję biokomponentów oraz zaadresowanie konieczności stosowania surowców z załącznika nr 1 do 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, który może być zatłaczany do sieci gazowych, dostaw dla odbiorców z sektora transportu (rafinerie, stacje tankowania CNG lub LNG) |  |
| Wytwórcy wykorzystujący paliwa z biomasy w instalacjach których mowa w art. 135a ust. 8 | Trudne do oszacowania | Własne | Działalność gospodarcza w zakresie wytwarzania energii elektrycznej, ciepła lub chłodu z paliw z biomasy w instalacjach, o których mowa w art. 135a ust. 8 wymagać będzie spełnienia KZR. |  |
| Wytwórcy odnawialnej energii elektrycznej na cele transportowe | Kilka tysięcy jednostek wytwórczych  | Własne | Działalność gospodarcza w zakresie wytwarzania energii elektrycznej stosowanej w transporcie, ze źródeł wytwórczych przyłączonych bezpośrednio do instalacji odbiorców z sektora transportu (rafinerii, instalacji CNG/wodorowe, stacji ładowania aut, sieci trakcyjnych) |  |
| Operatorzy infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz przewoźnicy kolejowi | Nawet kilkadziesiąt podmiotów – z przewagą dominujących jednostek | Własne | Działalność w zakresie obsługi stacji ładownia pojazdów oraz instalacji wykorzystania odnawialnej energii elektrycznej w sektorze transportu – drogowym i kolejowym |  |
| Podmioty sprowadzające | 27 | Wykaz prowadzony przez Dyrektora Generalnego KOWR stan na 21.11.2024 r. | Możliwość składania oświadczeń w miejsce sprawozdań, uwzględnienie także wytwórców biometanu, w tym zaawansowanego  |  |
| Jednostki certyfikujące | 13 | Wykaz prowadzony przez Dyrektora Generalnego KOWR stan na 20.02.2024 r. | Obowiązek nadzoru wytwórców i przekazywania sprawozdań okresowych, z uwzględnieniem rozszerzonego katalogu biokomponentów zaawansowanych  |  |
| Administratorzy systemów certyfikacji | 3 | Wykaz prowadzony przez Dyrektora Generalnego KOWR stan na 23.08.2023 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 surowców z załącznika nr 1 do 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, z uwzględnieniem biometanu |  |
| Prezes Urzędu Regulacji Energetyki | 1 | Własne | Prowadzenie kontroli i monitorowania realizacji NCW, poszerzonego o wykorzystanie biometanu w produkcji rafineryjnej oraz energii elektrycznej odnawialnej zużytej w transporcie |  |
| Podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu paliwami ciekłymi przy wykorzystaniu stacji paliw ciekłych | Ok. 3 700 | 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 | (odpowiednio: 28, 36) | Wg https://cng-lng.pl/Stacje-CNG-LNG/stacje-cng-lng,wr.html;https://pplng.pl/wiecej-o-lng/stacje-tankowania-lng-w-polsce/ | Obowiązek udostępniania miejsc tankowania paliwem gazowym, zasilania pojazdów nośnikami energii ujętymi w projekcie ustawy, udostępniania informacji o udziale energii OZE w paliwach  |  |
| Minister właściwy ds. transportu – Ministerstwo Infrastruktury | 1 | Własne | Dysponent Funduszu rozwoju przewozów autobusowych w zakresie skutków finansowych dla FRPA po zmianach w funkcjonowaniu opłaty zastępczej stanowiącej obecnie ok. 1/8 przychodów Funduszu – wpływy ok. 100 mln zł rocznie |  |
| Fundusz rozwoju przewozów autobusowych | 1 | Własne | Finansowanie rozwoju przewozów autobusowych w ramach budżetu FRPA pod nadzorem MI, zgodnie z art. 15 projektu ustawy |  |
| Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej | 1 | Własne | Stopniowe ograniczanie przychodów z tytułu opłaty zastępczej |  |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |  |
| Projekt ustawy będzie przedmiotem uzgodnień, konsultacji oraz opiniowania.Projekt ustawy, 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, będzie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, a także udostępniony bezpośrednio administracji, podmiotom i organizacjom branżowym, w szczególności przekazany do konsultacji (z terminem 21 dni) do następujących podmiotów:

|  |
| --- |
| 1. Aramco Fuels Poland Sp. z o.o.;
 |
| 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;
2. Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie;
 |
| 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. Orlen S.A.;
 |
| 1. PERN S.A.;
2. Polska Izba Biomasy;
3. Polska Izba Gospodarcza Energii Odnawialnej i Rozproszonej;
 |
| 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 Biogazu;
3. Polskie Stowarzyszenie Biometanu;
4. Polskie Stowarzyszenie Producentów Biogazu Rolniczego;
 |
| 1. Polskie Stowarzyszenie Producentów Oleju;
 |
| 1. Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
 |
| 1. Rafineria Gdańska S.A.;
2. Unia Producentów i Pracodawców Przemysłu Biogazowego;
 |
| 1. Związek Gorzelni Polskich.
 |

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania na 21 dni następującym podmiotom:1. Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa;
2. Polskie Centrum Akredytacji;
3. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców;
4. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
5. Urząd Regulacji Energetyki.

Z uwagi na zakres projektu ustawy, który zasadniczo jest inicjatywą wynikającą z konieczności wdrożenia dyrektywy 2018/2001, lecz może dotyczyć praw i interesów związków pracodawców, zostanie przekazany do opiniowania (z terminem 21 dni) przez reprezentatywne organizacje pracodawców, termin uległ skróceniu ze względu na ważny interes publiczny – ustawa stanowi implementację dyrektywy RED II, której termin transpozycji upłynął 30 czerwca 2021 r.: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)
7. Polskie Towarzystwo Gospodarcze (PTG).

Projekt ustawy nie będzie podlegał 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 ustawy 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 opiniowania przez Radę Dialogu Społecznego.Z uwagi na zakres projektu, który nie dotyczy zadań związków zawodowych, projekt nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodoweWyniki opiniowania i konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie z konsultacji, zawierającym zestawienie przedstawionych stanowisk lub opinii i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący, udostępnionym na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny, najpóźniej z dniem przekazania projektu na kolejny etap prac legislacyjnych.  |  |
| **6. Wpływ na sektor finansów publicznych** |  |
|  |  |
|  | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] |
| 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** | 0 | -31,15 | -70,77 | -100,78 | -117,97 | -126,54 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -1 093,82  |
| budżet państwa,w tym: | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - URE | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| pozostałe jednostki, w tym: | 0 | -31,15 | -70,77 | -100,78 | -117,97 | -126,54 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -1 093,82  |
| - NFOŚiGW | 0 | -31,15 | -70,77 | -100,78 | -117,97 | -126,54 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -1 093,82  |
| **Wydatki ogółem** | 0 | 0,750 | 0,765 | 0,788 | 0,794 | 0,800 | 0,806 | 0,812 | 0,818 | 0,824 | 0,830 | 7,99 |
| budżet państwa,w tym: | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - URE | 0 | 0,750 | 0,765 | 0,788 | 0,794 | 0,800 | 0,806 | 0,812 | 0,818 | 0,824 | 0,830 | 7,99 |
| pozostałe jednostki | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Saldo ogółem** |  | -31,90 | -71,54 | -101,56 | -118,77 | -127,34 | -130,13 | -130,13 | -130,14 | -130,15 | -130,15 | -1101,81 |
| budżet państwa,w tym: | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - URE | 0 | 0,750 | 0,765 | 0,788 | 0,794 | 0,800 | 0,806 | 0,812 | 0,818 | 0,824 | 0,830 | 7,99 |
| pozostałe jednostki,w tym: | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - NFOŚiGW | 0 | -31,15 | -70,77 | -100,78 | -117,97 | -126,54 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -129,32 | -1 093,82  |
| Źródła finansowania | Po stronie URE szacowany wzrost wydatków od 2025 r. wynika z poszerzenia zakresu zadań nadzoru nad realizacją NCW z wykorzystaniem w transporcie energii elektrycznej, biometanu oraz RCF. Dotychczas nadzór URE nad realizacją NCW odbywał się jedynie w zakresie biopaliw i biokomponentów. Na zasadzie analogii przyjęto, że w celu prawidłowej realizacji 3 nowych zadań, dodatkowo obejmujących nowe sektory – żeglugę oraz awiację, należy utworzyć 3 nowe etaty. Nałożone nowe obowiązki powinny średnio zająć ok. 120h/tydzień. Wydatki będą pokryte z części budżetowej 50. Działania KOWR będą finansowane w ramach corocznego limitu środków przekazywanych przez Zasób Własności Rolnej Skarbu Państwa (ZWRSP) na funkcjonowanie KOWR, bez potrzeby ich zwiększania – bez potrzeby dodatkowego obciążania budżetu państwa. |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Do obliczeń kosztów etatu przyjęto wartości:– dotyczące średnich kosztów 1 nowych etatu, dostarczone przez URE:Tabela 7 – koszt 1 nowego stanowiska (URE, 2024)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **rok** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** | **2031** | **2032** | **2033** | **2034** |
| **pozycja** | **koszty w zł** |
| wyposażenie i utrzymanie stanowiska pracy | 75 000 | 65 000 | 67 000 | 69 000 | 71 000 | 73 000 | 75 000 | 77 000 | 79 000 | 81 000 |
| wynagrodzenia | 175 000 | 189 875 | 195 761 | 195 761 | 195 761 | 195 761 | 195 761 | 195 761 | 195 761 | 195 761 |
| **Suma** | **250 000** | **254 875** | **262 761** | **264 761** | **266 761** | **268 761** | **270 761** | **272 761** | **274 761** | **276 761** |

Na potrzeby tabeli liczby zaokrąglono.Modyfikacja obowiązków wynikających z przyjętych zwiększonych obligatoryjnych celów, może przyczynić się do zmian wpływów do NFOŚiGW (wpływy z tytułu opłaty zastępczej do NFOŚiGW) w perspektywie dziesięcioletniej oraz do budżetu, w przypadku gdyby podmioty nie wywiązywały się w pełni z realizacji nałożonych obowiązków (wpływy z kar do BP).Pozyskiwane środki z tytułu opłat zastępczej od 15 podmiotów realizujących NCW kształtowały się na poziomie 204 mln zł za 2022 r., w tym 45% wpływów dla Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz 55% wpływów dla Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (NFOŚiGW). Przewiduje się spadek wpływów z opłaty zastępczej w najbliższych latach. Jednocześnie przyjęto, że większa elastyczność w zakresie możliwości wykonania celu, dopuszczenie nowych paliw: RCF, RFNBO, możliwość współrealizacji NCW z wykorzystaniem energii elektrycznej z OZE powinna skutkować istotnie wyższym poziomem rzeczywistej realizacji celu NCW. Konsekwencją będą pomniejszone wpływy do celowego NFOŚiGW w latach kolejnych, aż do ich wygaszenia po 2030 r. Na potrzeby obliczenia zmiany poziomu wpływów z tytułu opłaty zastępczej wykorzystano następujące zmienne:  – prognozę wykorzystania energii w sektorze transportu w latach 2024–2030 przygotowaną przez Agencję Rynku Energii na potrzeby KPEiK.Tabela 8 – Prognoza zużycia energii paliw do roku 2030

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Dane w ktoe** | **2023**(rok referencyjny) | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| Sektor transportu PL | 23 327 | 23 211 | 23 494 | 23 351 | 23 029 | 22 656 | 22 234 | 21 830 |
| *Zmiana % względem 2023*  | *-* | -0,50% | 0,71% | 0,1% | -2,38% | -2,96% | -4,92% | -6,86% |

Źródło: Agencja Rynku Energii.  – poziom NCW możliwy do realizacji przez opłatę zastępczą w danym roku.Tabela 9 – Założenie dot. dopuszczalnej realizacji NCW w ramach opłaty zastępczej

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2022** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **>2030**  |
| % NCW możliwy do realizacji za pomocą opłaty zastępczej | 20% | 15% | 15% | 12% | 10% | 8% | 5% | 0% |

 Źródło: opracowanie własne MKiŚ. – poziom referencyjny opłaty zastępczej przyjęto dla roku 2023. Wysokość prognozowaną wpływów z tytułu opłaty zastępczej obliczono na podstawie wzoru wyprowadzonego ze wzoru na obliczenie opłaty zastępczej zawartego w art. 23 ust. 6 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych: Opłata zastępcza = jednostkowa opłata zastępcza 0,014 zł/MJ x wartość energetyczna zużytych paliw (benzyny silnikowe + olej napędowy) x NCW możliwy do realizacji za pomocą opłaty zastępczej.Jako punkt odniesienia w obliczeniu zmian wynikających z projektu ustawy wybrano wpływy NFOŚiGW z tytułu opłaty zastępczej w 2023 r. tj. 173,30 mln zł. Przedstawiona w pkt 6 OSR zmiana poziomu wpływów z tytułu opłaty zastępczej jest różnicą między wysokością wpływów w 2023 r. i prognozowaną wysokością wpływów w kolejnych latach, wyliczoną na podstawie ww. zmiennych. Tabela 10 – Prognoza wpływów z opłaty zastępczej

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Rok | NCW za pomocą opłaty zastępczej | Opł. Zast.[mln zł] | Dynamika zużycia energii względem 2023r.  | Opłata zastępcza z uwzględnioną dynamiką wykorzystania energii w sektorze transportu | RÓŻNICA (utracone dochody) |
|  |
|  |
| 2023 | 20% | 173,30 zł | - | 173,30 zł |   |  |
| 2024 | 15% | 129,98 zł | -0,50% | 129,32 zł | 0,00 zł |  |
| 2025 | 15% | 97,48 zł | 0,71% | 98,17 zł | -31,15 zł |  |
| 2026 | 12% | 58,49 zł | 0,10% | 58,55 zł | -70,77 zł |  |
| 2027 | 10% | 29,24 zł | -2,38% | 28,55 zł | -100,78 zł |  |
| 2028 | 8% | 11,70 zł | -2,96% | 11,35 zł | -117,97 zł |  |
| 2029 | 5% | 2,92 zł | -4,92% | 2,78 zł | -126,54 zł |  |
| 2030 | 0% | 0,00 zł | -6,86% | 0,00 zł | -129,32 zł |  |
| 2031 | 0% | 0,00 zł |   | 0,00 zł | -129,32 zł |  |
| 2032 | 0% | 0,00 zł |   | 0,00 zł | -129,32 zł |  |
| 2033 | 0% | 0,00 zł |   | 0,00 zł | -129,32 zł |  |
| 2034 | 0% | 0,00 zł |   | 0,00 zł | -129,32 zł |  |
|  |  |  |  | suma | -1 093,82 zł |  |

Źródło: opracowanie własne MKiŚ. Przewiduje się, że wpływy z tytułu opłaty zastępczej będą się systematycznie obniżać, z uwzględnieniem wielkości zużycia energii w sektorze transportu, np. do poziomu 97,5 mln zł w 2025 r.. Dla tego samego roku utracony przychód z tytułu opłaty względem roku zero (2024) wyniesie 31,2 mln zł. Szacowane wpływy mają miejsce w roku następnym po roku, którego dotyczy obowiązek NCW. Utracone przez NFOŚiGW w latach 2025-2034 środki będą dotyczyć kwoty -601,6 mln zł, przekazywanej do FRPA oraz kwoty -492,2 mln zł stanowiącej przychód zobowiązania wieloletniego „Fundusz Niskoemisyjnego Transportu”. |  |
| **7. 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 2024 r.) | duże przedsiębiorstwa |  |  |  |  |  |  | 10 400  |
| sektor mikro –, małych i średnich przedsiębiorstw |  |  |  |  |  |  | 1 300  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  | Szacowany koszt przeprowadzonych inwestycji do 2030 r. alokowany do ceny litra paliwa to ok. 8 gr. |
| osoby niepełnosprawne i starsze |  |  |  |  |  |  | nie dotyczy |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Projekt ustawy będzie miał pozytywny wpływ na konkurencyjność krajowych podmiotów dostarczających energię stosowaną w sektorze transportu, w tym w paliwach i biopaliwach ciekłych, przez generowanie zdolności wytwórczych konkurujących ze sobą technologii paliwowych. Wysokość niezbędnych inwestycji podmiotów zobowiązanych została określona na podstawie udostępnionych publicznie informacji, tj. kosztów i przybliżonych terminów realizacji inwestycji realizujących cele ustawowe NCW, realizowanych i planowanych przez największe podmioty sektora paliwowego realizujące NCW. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że decyzje inwestycyjne są podejmowane dynamicznie, tj. ostateczne wartości, uwzględniające uwarunkowania rynkowe wynikające z kształtu przyjętej regulacji, mogą się różnić od tych szacowanych w momencie tworzenia OSR do projektu ustawy. Należy zwrócić uwagę, że plany inwestycyjne podmiotów w konkretne technologie stanowią element przewagi konkurencyjnej, stąd stosowane technologie oraz szacowane kwoty mają jedynie przybliżony charakter. Wśród rozpatrywanych inwestycji dominujące są deklaracje rozwinięcia następujących technologii: • wytwarzanie biometanu (ok. 80% nakładów) do wykorzystania: – jako biokomponent, tj. źródło biowodoru przy produkcji paliw ciekłych (1) lub alternatywnie  – jako samoistne biopaliwo gazowe (2) w instalacjach CNG/LNG; • rozwój i uruchomienie produkcji paliw RFNBO (ok. 15% nakładów), tj. odnawialnych ciekłych i gazowych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego; – przykładem takiego paliwa jest wodór odnawialny pozyskiwany w drodze elektrolizy z wykorzystaniem odnawialnej energii elektrycznej, wykorzystywany dalej jako samoistne paliwo lub przy produkcji innych paliw; oraz • wytwarzanie paliwa HVO (ok. 5% nakładów) hydrorafinowanych olejów roślinnych (HVO) – wykorzystywanego jako samoistne paliwo do silników wysokoprężnych.Przyjęto, iż rozwój elektromobilności będzie się odbywał w oparciu o inne regulacje, w tym przede wszystkim przepisy ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz programy realizowane w ramach Narodowego Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, jak np.: „Mój elektryk”, czy „Zielony transport publiczny”. Specyfika rozwoju elektroenergetyki odnawialnej ujęta jest w ramach przepisów ustawy o odnawialnych źródłach energii. W związku z powyższym koszty realizacji udziału odnawialnej energii elektrycznej w strukturze zużycia paliw transportowych nie zostały włączone do niniejszej oceny. Proponowane rozwiązania przyspieszą wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w sektorze transportu, wesprą realizację NCW.Poczynione inwestycje dla realizacji celów określonych projektem ustawy przyczynią się wzrostu konkurencyjności sektora na arenie międzynarodowej (UE). Na tym etapie rozwoju rynku, trudno jest jednoznacznie określić wartość potrzebnych do 2030 r. inwestycji, gdyż ich poziom jest skorelowany z wieloma czynnikami, w tym m.in.: z postępem i efektywnością dostępnych wielkoskalowo technologii oraz politykami, np.: modyfikowanymi regulacjami w ramach rewizji dyrektyw: RED II oraz 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), zwanej dalej „AFID”.  |  |
| sektor mikro –, małych i średnich przedsiębiorstw | Proponowane rozwiązania wesprą rozwój odnawialnych źródeł energii dla sektor transportu, przyczynią się do realizacji NCW. Proponowane rozwiązania wzmocnią i ułatwią wdrażanie systemu hierarchicznego gospodarowania odpadami oraz wdrażanie gospodarki o obiegu zamkniętym, w mniejszym stopniu zależnej o importu. Projekt ustawy wpływa pośrednio na strukturę paliw wykorzystywanych do transportu przez mobilizację i promocję nowych, alternatywnych paliw, np. rozwój rynku biometanu, RFNBO, energii elektrycznej, daje szansę dla inwencji, rozwoju dynamicznych przedsiębiorstw technologicznych. Trudno jest jednak przewidzieć liczbę nowych wyspecjalizowanych podmiotów, które wejdą na rynek w wyniku wdrożenia projektowanych przepisów. Jednocześnie należy zauważyć, że zmiany w trendzie dotyczącym konsumpcji energii przez sektor transportu, wypieranie paliw tradycyjnych z przerobu ropy (PB, ON, LPG) przez odnawialne odpowiedniki, będzie powodować w długiej perspektywie również zmiany dotyczące zapotrzebowania na tradycyjne biokomponenty: estry oraz bioetanol – blendowane z tymi paliwami. W perspektywie do 2030 r. nie stwierdzono istotnego wpływu projektu ustawy na zapotrzebowanie na tradycyjne biokomponenty oraz surowce używane do ich wytworzenia, pochodzące od krajowych przedsiębiorców głównie z upraw: rzepak – z ok. 630 tys. ha; kukurydza – z ok. 80 tys. ha.  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  | Przyjęte w projekcie ustawy rozwiązania zmniejszą z jednej strony czynniki wpływające na niestabilność cen na rynkach surowcowych, przez zwiększenie udziału oraz wykorzystywania krajowych surowców i nośników zrównoważonej energii, natomiast mogą także, analogicznie do skutków wdrażania dyrektywy w innych państwach Unii Europejskiej rodzić dodatkową presję na większą partycypację obywateli w realizacji celów środowiskowych, skutkującą stosowaniem instrumentów fiskalnych w celu zachęcania do intensywniejszego korzystania z odnawialnych paliw, kosztem ich tradycyjnych kopalnych odpowiedników. W estymacji wpływu kosztów inwestycji OZE na cenę paliw przyjęto założenie, że koszty inwestycji, tj. suma projektów OZE składająca się na kwotę 11,7 mld zł, które będą wprost przenoszone przez podmioty zobowiązane do realizacji celu OZE w transporcie na całość wolumenu sprzedawanych paliw. Uwzględniono średni roczny wolumen sprzedawanych na rynku odbiorcom końcowym (czyli zużywanych w transporcie) paliw transportowych (benzyn silnikowych oraz oleju napędowego) na poziomie ok. 30 mln m3 dla rozpatrywanego okresu – tj. od 2022 r. do 2030 r., obliczony na podstawie danych statystycznych dla 2020 r. oraz prognozy zużycia paliw przygotowanej przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych, uzupełnionej przez Departament Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska o rok 2030. Koszty koniecznych inwestycji alokowany do zakładanej do 2030 r. konsumpcji paliw wskazuje uśrednioną wielkość wpływu tych nakładów na średnią cenę paliw, na szacowanym wg ww. założeń poziomie ok. +8 groszy/litr paliwa. |  |
| osoby niepełnosprawne | Brak wpływu |  |
|  | osoby starsze | Brak wpływu |  |
| Niemierzalne |  | Wzrost świadomości społeczeństwa na temat roli i znaczenia odnawialnych nośników energii wykorzystywanych w gospodarce, świadomości potrzeby zmniejszenia uciążliwości i emisji z sektora transportu.  |  |
|  |  |  |
| 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, przyczynią się do zwiększenia świadomości wszystkich beneficjentów sektora paliw i transportu dotyczącej realizacji celów, przez systematyczny wzrost udziału zrównoważonej energii. |  |
| **8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** |  |
| [ ]  nie dotyczy |  |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [x]  tak[x]  nie[ ]  nie dotyczy |  |
| [x]  zmniejszenie liczby dokumentów [ ]  zmniejszenie liczby procedur[x]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[x]  inne: … | [x]  zwiększenie liczby dokumentów[x]  zwiększenie liczby procedur[x]  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[x]  inne: … |  |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.  | [x]  tak[x]  nie[x]  nie dotyczy |  |
| **Komentarz:** Wejście w życie projektu ustawy może skutkować potrzebą przeglądu mechanizmu nadzoru funkcjonowania rynku paliwowego, spełniania obowiązków regulacyjnych i informacyjnych przez podmioty realizujące NCW oraz 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. |  |
| **9. Wpływ na rynek pracy**  |  |
| Projektowana regulacja pozytywnie wpłynie na rynek pracy przez zwiększenie zapotrzebowania na dodatkowe zatrudnienie w analizowanej perspektywie, zarówno w sektorze energetyki oraz transportu, sektorze zagospodarowywania odpadów, 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, energii elektrycznej z OZE. Oparcie dostaw surowców o lokalne, rozproszone źródła wpisuje się w długoterminową politykę Unii Europejskiej wdrażania gospodarki niskoemisyjnej funkcjonującej w zamkniętym obiegu (przy spożytkowaniu pełnego łańcucha wartości) i wymaga specjalistycznych kompetencji zarówno w obszarze dostaw surowców, nośników energii oraz ich przetwarzania, sprzętów i urządzeń oraz ich serwisowania, nadzoru funkcjonowania rynku. Wykorzystanie surowców zaawansowanych, paliw alternatywnych będzie wymagać prowadzenia wysokospecjalistycznych badań i analiz, co będzie prowadzić do dalszego zwiększania kompetencji pracowniczych na wspólnotowym rynku. Nowe miejsca pracy w innowacyjnych sektorach gospodarki stymulują aktywność i konieczność budowania nowych kompetencji na rynku pracy (wyższe płace i kwalifikacje, niższa emigracja zarobkowa), wpłyną korzystnie na kształtowanie się gospodarki (PKB) oraz jej konkurencyjność międzynarodową. Liczba miejsc pracy w łańcuch wartości będzie wynikać ze stopnia integracji różnych technologii (zrównoważonych biokomponentów, odnawialnej energii elektrycznej, w przyszłości technologii wodorowych) zaprzęgniętych do wspólnej – w ramach UE–27 – realizacji ambitnych celów OZE w transporcie drogowym i kolejowym, przyjętych do realizacji przez państwa członkowskie Unii Europejskiej w perspektywie do 2030 r. Większe wykorzystanie krajowych zasobów osobowych wynikające z wdrażania niniejszego projektu ustawy będzie korzystne dla gospodarki. |  |
| **10. Wpływ na pozostałe obszary** |  |
| [x]  środowisko naturalne[x]  sytuacja i rozwój regionalny[x]  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | [x]  demografia[x]  mienie państwowe[x]  inne: … | [x]  informatyzacja[x]  zdrowie |  |
| Omówienie wpływu | Projekt ustawy będzie miał pozytywny wpływ na środowisko naturalne, zwłaszcza w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery w związku z ograniczeniem wykorzystania paliw kopalnych (importowanej ropy naftowej) oraz w związku z zagospodarowaniem surowców o charakterze odpadowym. Powyższe jest związane z faktem, że regulacja wdroży mechanizmy mające na celu zwiększenie powszechności stosowania bioenergii, biokomponentów, paliw odnawialnych, a tym samym zwiększy udział zrównoważonych i niskoemisyjnych nośników energii wykorzystanych w transporcie. Regulacja przyczyni się także do zwiększenia bezpieczeństwa paliwowego państwa, przez oparcie o krajowe źródła surowców i energii wykorzystanej do wytworzenia paliw. Warunki krajowe umożliwiają realizację postanowień niniejszej ustawy w większości w oparciu o krajowy potencjał zrównoważonych surowców, lokalnie pozyskiwane m.in.: odpady ulegające biodegradacji z przemysłu rolno*-*spożywczego lub komunalne, co jednocześnie ułatwi ich zagospodarowywanie. Regulacja wpłynie korzystnie na aktywizację i rozwój regionów w zakresie przetwarzania i utylizacji odpadów, zmniejszy uciążliwości środowiskowe, emisje gazów i pyłów (GHG), związane z tym koszty zdrowotne – z korzyścią dla jakości życia przyszłych pokoleń. Wykorzystywanie bioenergii z rozproszonych na terenie kraju źródeł, energii zużywanej w pobliżu źródła jej wytworzenia, również wpłynie pozytywnie na aktywizację i rozwój lokalnych społeczności, pozwoli dodatkowo zmniejszyć koszty środowiskowe z transportu paliw, a tym samym zmniejszyć emisje wynikające z wydobycia kopalin, ich transportu ze świata i dystrybucji paliw na terenie Unii Europejskiej. |  |
| **11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** |  |
| Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie zasadniczo z dniem 1 stycznia 2025 r. Proponowane zmiany mają wieloletni skutek, określają zobowiązania i warunki ich realizacji w perspektywie obecnej dekady, jednocześnie nakreślają ramy dla mechanizmów, które będą stosowane w długoterminowej perspektywie. Należy wskazać, że Komisja Europejska w ramach rewizji dyrektywy REDII (14 lipca 2021 r. Komisja Europejska dokonanej w kontekście realizacji Polityki Europejskiego Zielonego Ładu (2050) przyjęła, dla omawianej perspektywy czasowej jeszcze wyższe cele w zakresie OZE w transporcie, zwłaszcza w zakresie redukcji emisji. Trwają także prace związane z nowelizacjami innych strategicznych dokumentów: dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającej dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz. Urz. UE L 275 z 25.10.2003, str. 32, z późn. zm.). W związku z powyższym należy wskazać, że kolejne projekty nowelizacji będą musiały uwzględniać nowe sektory transportu, określać cele także dla sektora żeglugi i transportu lotniczego. |  |
| **12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** |  |
| Ewaluacja efektów projektu ustawy będzie prowadzona w sposób ciągły, w tym w ramach monitoringu rynku prowadzonego przez Dyrektora Generalnego KOWR oraz Prezesa URE, jak też na poszczególnych etapach rozwoju przez ministerstwa właściwe do sprawenergii. Przyjęte rozwiązania zapewnią sprawniejszą kontrolę bieżących zjawisk zachodzących na rynku, wskażą możliwe kierunki rozwoju, w zakresie możliwości realizacji celów OZE i zmniejszenia uciążliwości sektora transportu, a także wzmocnią wykorzystanie krajowego potencjału: surowców, infrastruktury, floty pojazdów, przemysłu. Podstawowym miernikiem ewaluacji będzie stopień realizacji krajowego celu w referencyjnym 2025 r. oraz następnie w 2030 r., realizacja celów OZE w transporcie przyjętych przepisami dyrektywy REDII tj. potrzeba osiągnięcia min. 14% udziału energii odnawialnej w końcowym zużyciu energii w sektorze transportu.  |  |
| **13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**  |  |
| Brak.  |  |

1. ) <https://rejestry.ure.gov.pl/o/17> - stan na dzień 14.02.2024 r. [↑](#footnote-ref-2)
2. ) 22 podmioty w rejestrze wytwórców - stan na 30.11.2023 r. [↑](#footnote-ref-3)
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. [↑](#footnote-ref-4)
4. ) Sprawozdanie z działalności Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa w 2022 r. (wstępne za 2023 r.) [↑](#footnote-ref-5)
5. ) PSPA -raport elektromobilności – styczeń 2024 [↑](#footnote-ref-6)
6. ) <https://www.money.pl/gospodarka/szybko-rosnie-liczba-e-autobusow-w-polsce-tempo-spadnie-przez-ceny-pradu-6854353613081152a.html> [↑](#footnote-ref-7)
7. ) Licznik Elektromobilności uruchomiony przez PZPM i PSPA <https://pspa.com.pl/tag/licznik-elektromobilnosci/> [↑](#footnote-ref-8)
8. )<https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en#timeline-for-renewable-energy-in-the-eu> [↑](#footnote-ref-9)
9. ) Zgodnie z przyjętą w dniu 27 października 2022 r. nowelizacją dla roku 2023 <http://orka.sejm.gov.pl/proc9.nsf/ustawy/2541_u.htm> [↑](#footnote-ref-10)