

Uzasadnienie

Cel wydania aktu

Projekt rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych warunków udzielania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu ma na celu określenie zasad udzielania oraz rozliczania wsparcia dla instrumentów określonych w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 28zf ust. 5 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1344, 1356 i 1629), zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw energii w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, ministrem właściwym do spraw gospodarki, ministrem właściwym do spraw środowiska, ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki udzielania wsparcia ze środków funduszu wyboru projektów do wsparcia, kierując się koniecznością zapewnienia efektywnej realizacji celów wspieranych ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu oraz szczegółowe warunki rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Właściwe określenie warunków wsparcia projektów pozwoli zagospodarować większość płaszczyzn wdrażania elektromobilności w Polsce. Coraz większa popularność pojazdów elektrycznych w gospodarstwach domowych i w transporcie publicznym doprowadzi do wykreowania mody na ekologiczny transport, co będzie stymulować popyt. W wybranych aglomeracjach zbudowana zostanie infrastruktura zasilania pojazdów elektrycznych i tych napędzanych paliwami alternatywnymi. Polski przemysł, w ramach europejskiego łańcucha wartości, będzie wytwarzał wysokiej jakości podzespoły dla pojazdów elektrycznych, produkował same pojazdy oraz niezbędną dla rozwoju elektromobilności infrastrukturę. Zwiększona zostanie również świadomość polskiego społeczeństwa w zakresie elektromobilności, pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi i wynikających z tego korzyści dla zdrowia obywateli, jakości środowiska naturalnego oraz gospodarki. Wszystkie te elementy pozwolą na stworzenie w Polsce ekosystemu elektromobilności stanowiącego integralną część unijnej idei popularyzacji czystego transportu we Wspólnocie.

Stan faktyczny i prawny

Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, zwany dalej „Funduszem” został powołany z dniem 28 lipca 2018 r. Wcześniej w polskim porządku prawnym nie stworzono tego typu funduszu celowego dedykowanego niskoemisyjnemu transportowi oraz paliwom alternatywnym. Ze względu na szeroki zakres działań finansowanych z Funduszu (jedenaście obszarów) w ustawie go powołującej nie określono warunków udzielania wsparcia. Uzasadnieniem tego była liczba oraz specyfika instrumentów jakie będą funkcjonowały w ramach Funduszu.

Konieczność wydania takiego rozporządzenia została określona po raz pierwszy w ustawie. Ze względu na ponadsektorowość działań wspieranych z Funduszu, rozporządzenie wydawane jest w porozumieniu z Ministrem Finansów, Ministrem Przedsiębiorczości i Technologii, Ministrem Środowiska oraz Ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Szczegółowe uzasadnienie wprowadzanych przepisów

Rozdział 1 Przepisy ogólne (paragrafy od 1 do 13)

Paragrafy 1-2 (przepisy ogólne) zawierają zakres przedmiotowy projektu rozporządzenia oraz wyjaśnienie definicji stosowanych w rozporządzeniu.

W paragrafach 3 - 4 określono ogólne zasady udzielania wsparcia, określono wielkość zaliczki jaka może być udzielona w ramach wspieranego projektu oraz określono zakres umowy o udzielenie wsparcia.

W paragrafie 5 określono zasady i warunki dotyczące udzielania wsparcia w formie pożyczki.

W paragrafie 6 uregulowano kwestie związane z warunkami umarzania udzielonych pożyczek.

Zgodnie z paragrafem 7 w przypadku jeżeli dotacja udzielana jest ze środków Funduszu pochodzących z dotacji celowej z budżetu państwa to umowa o udzielenie wsparcia musi zawierać co najmniej elementy określone w art. 150 ustawy o finansach publicznych.

Paragraf 8 określa formy zabezpieczeń wymaganych w celu należytego wykonania umowy o udzielenie wsparcia.

W paragrafach 9-13 określono warunki udzielania wsparcia w przypadkach jeśli stanowi ono pomoc publiczna.

Paragraf 9 określa warunki udzielania pomocy w przypadku jeśli jest ona udzielana w formule *de minimis*. Zasady te dotyczą instrumentów, przewidzianych w art. 28 ze ust. 1 pkt 1, 3, 6, 8, 10, 11 ustawy. Mając na uwadze, że w ramach instrumentu przewidzianego w art. 28 ze ust. 1 pkt 1 beneficjentem może być rolnik, w paragrafie 10 określono warunki udzielania takiej pomocy poprzez odwołanie do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1408/2013

W paragrafie 11 określono zasady udzielania pomocy w przypadku jeśli będzie ona udzielana na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014.

W paragrafie 12 zostały określone warunki dla przypadków kiedy pomoc będzie wymaga decyzji Komisji Europejskiej o jej zgodności ze wspólnym rynkiem.

Paragraf 13 jak wskazano w uzasadnieniu dla rozdziału 6 określa warunki udzielania pomocy w sytuacji kiedy jest ona udzielana jako element rekompensaty, jaką operator publicznego transportu zbiorowego otrzymuje od organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Przedmiotowe rozporządzenie ma na celu określenie warunków udzielania wsparcia ze środków Funduszu, w tym wynikających z przepisów o pomocy publicznej, przez Ministerstwo Energii i Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, podmiotom wskazanym w art. 28zf ust. 2 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

Możliwe jest jednak, że ostatecznym odbiorcą korzyści, wynikającej z udzielenia wsparcia ze środków Funduszu nie będzie wnioskodawca ale podmiot trzeci prowadzący działalność gospodarczą w rozumieniu unijnego prawa konkurencji. Mamy wtedy do czynienia z udzielaniem tzw. pomocy pośredniej. Oznacza to, że ten podmiot trzeci staje się beneficjentem pomocy publicznej, a Wnioskodawca staje się podmiotem udzielającym tej pomocy, o którym mowa w art. 2 pkt 12 ustawy o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej. W takiej sytuacji na Wnioskodawcy ciąży obowiązki podmiotu udzielającego pomocy wskazane w ww. ustawie. Jeśli w ramach projektu będzie dochodziło do udzielania pomocy pośredniej, zgodność z prawem tej pomocy jest podstawowym czynnikiem służącym do kwalifikacji wsparcia udzielanego przez NFOŚiGW Wnioskodawcy jako stanowiącego lub nie, w całości lub w części, pomoc publiczną w rozumieniu art. 107. ust. 1 TFUE.

Do udzielania pomocy pośredniej może dochodzić w przypadku wsparcia, o którym mowa w rozdziałach 6, 9, 11, 12 rozporządzenia. Podstawą do udzielania pomocy pośredniej w przypadku wsparcia, o którym mowa w rozdziale 6 rozporządzenia jest rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego

usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1). W przypadku wsparcia, o którym mowa w rozdziale 9, 11 i 12 rozporządzenia podstawą do udzielania pomocy pośredniej są Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1407/2013 oraz Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1408/2013.

Rozdział 2 - Wsparcie inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych (paragrafy od 14 do 17)

W związku z planowanym wzrostem konsumpcji paliw alternatywnych, może zaistnieć potrzeba ze strony producentów wsparcia tego obszaru finansowaniem publicznym. Jednakże należy wziąć pod uwagę, że rynek wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych i innych paliw odnawialnych jest obecnie dobrze rozwinięty i nie ma potrzeby znaczącego stymulowania działających na nim podmiotów. Należy jednak pamiętać, że zmiany systemowe oraz wzrastające wymagania wobec funkcjonujących i planowanych instalacji stanowią poważne wyzwanie dla przedsiębiorców, w kontekście konieczności zgromadzenia określonego kapitału do przeprowadzenia niezbędnych inwestycji modernizacyjnych.

Konieczność dostosowania do aktualnie obowiązujących wymogów wynikających z przepisów unijnych zarówno przez funkcjonujące, jak również nowo powstające instalacje do wytwarzania biokomponentów i biopaliw ciekłych, będzie generowało potrzebę podjęcia przez przedsiębiorców inwestycji związanych z tymi instalacjami. Bardzo ważne jest zapewnienie tym podmiotom wsparcia umożliwiającego zapewnienie stabilnego rozwoju krajowych mocy produkcyjnych biokomponentów spełniających kryteria zrównoważonego rozwoju, pozwalające w konsekwencji na wypełnienie przez Polskę zobowiązań wynikających z przepisów unijnych.

Zgodnie z § 14 wsparcie dla projektu przeznaczone może być na realizację zadań inwestycyjnych w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych, lub innych paliw odnawialnych. W ust. 2 określono katalog etapów wytwarzania ww. rodzajów paliw. Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W § 15 określono katalog kosztów związany z działaniami inwestycyjnymi w ramach tego instrumentu.

Ze względu na stan rozwoju rynku wytwarzania biokomponentów i biopaliw ciekłych w Polsce nie istnieje potrzeba znaczącego stymulowania działających na nim podmiotów finansowaniem publicznym. W związku z tym maksymalna intensywności pomocy wyniesie 50% kosztów

kwalifikujących się do objęcia wsparciem. Mając na uwadze zasady udzielania pomocy dla tego instrumentu określone w § 9-10 (pomoc de minimis) maksymalny poziom wsparcia wynieść może 200 tys. EUR (paragraf 16).

W celu racjonalnego wydatkowania środków publicznych w § 17 określono zasady trwałości projektów wspartych środkami Funduszu. Na beneficjentów nałożono obowiązek utrzymania wspartej inwestycji oraz prowadzenia działalności w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych przez 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji.

Rozdział 3 - Wsparcie budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru lub budowy lub rozbudowy infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną, wykorzystywanych w transporcie (paragrafy od 18 do 22)

Obecnie w Polsce funkcjonuje ponad 500 punktów ładowania pojazdów elektrycznych. Są to przede wszystkim publicznie dostępne punkty ładowania. Najwięcej punktów posiada Warszawa. Punkty ładowania są również rozmieszczone w Krakowie, Poznaniu czy Gdańsku. Brak wystarczającej liczby punktów ładowania powoduje, że pojazdy o napędzie elektrycznym nie cieszą się w Polsce dużą popularnością. Z danych Instytutu Transportu Samochodowego wynika, że przeciętny samochód w Polsce przejeżdża 8 500 km rocznie, co daje 23 km dziennie. Do płynnej eksploatacji pojazdu elektrycznego wystarczyłoby, więc doładowanie w warunkach domowych raz na kilka dni. Z powodów psychologicznych, fakt braku możliwości doładowania awaryjnego jest jednak istotną barierą rozwoju rynku (tzw. *range anxiety*). Dodatkowo, ze względu na brak infrastruktury szybkiego ładowania przemierzanie pojazdem elektrycznym dłuższych tras międzymiastowych jest utrudnione lub wręcz niemożliwe. Dlatego konieczne jest zaproponowanie inwestorom takich dopłat do budowy punktów ładowania, które pozwolą im rozwinąć ten obszar do poziomu, który da konsumentom pewność, że pojazd elektryczny jest tak samo funkcjonalny jak pojazd spalinowy.

W dłuższej perspektywie wzrost popularności pojazdów elektrycznych będzie miał pozytywny wpływ na poprawę jakości powietrza w Polsce. Poprawa stanu powietrza dzięki rozwojowi elektromobilności wpłynie nie tylko na poprawę zdrowia publicznego (mniejsze koszty opieki zdrowotnej), ale także na ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Przyczyni się również do ograniczenia hałasu o pochodzeniu komunikacyjnym.

Zgodnie z paragrafem 18 w ramach tego instrumentu o wsparcie, zgodnie z ustawą, ubiegać się mogą przedsiębiorcy wykonujący działalność koncesjonowaną w zakresie dystrybucji paliw gazowych, obrotu gazem, obrotu paliwami ciekłymi, obrotu energią elektryczną, dystrybucji energii elektrycznej lub będący operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317, 1356 i 2348), lub będący operatorem stacji gazu ziemnego lub będący dostawcą usługi ładowania, o których mowa w ww. ustawie. Tak określony krąg podmiotów ma na celu zapewnienie osiągnięcia celów określonych w *Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych* przyjętych na podstawie art. 43 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Dodatkowo w celu zapewnienia profesjonalizmu wnioskodawców w ust. 2 określono wymagania dotyczące dotychczasowego okresu prowadzenia działalności, poziomu zatrudnienia oraz lokalizacji siedziby w Polsce.

W paragrafie 19 określono zakres zadań jakie będą wspierane w ramach tego instrumentu i dotyczą one budowy infrastruktury umożliwiającej ładowanie lub tankowanie pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi.

W paragrafie 20 określono katalog kosztów związany z działaniami inwestycyjnymi w ramach tego instrumentu.

W paragrafie 21 określono maksymalny poziom wsparcia niezależnie od rodzaju infrastruktury, który wynosi 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem. W zależności od rodzaju infrastruktury określono progi kwotowe, które wynikają z aktualnych kosztów związanych z utworzeniem konkretnego rodzaju stacji ładowania lub tankowania paliw alternatywnych. Co do zasady, formą w jakiej będzie udzielana pomoc jest dotacja. Z uwagi na przewidywany rozwój rynku w zakresie stacji ładowania energią elektryczną wprowadzono zasadę, iż od 2023 r. wsparcie na ta infrastrukturę w postaci dotacji zostanie ograniczone do 30% kosztów kwalifikujących się do objęcia pomocą (paragraf 62 – przepisy epizodyczne). Pozostała część pomocy będzie mogła zostać udzielona w postaci pożyczki. Nie ulegnie zmianie poziom dofinansowania i przez cały okres wynosić on będzie 50%.

W celu racjonalnego wydatkowania środków publicznych w § 22 określono zasady trwałości projektów wspartych środkami FNT. Na beneficjentów nałożono obowiązek utrzymania wspartej infrastruktury oraz świadczenie usług ładowania pojazdów elektrycznych bądź świadczenia usługi tankowania innym rodzajem paliwa alternatywnego przez okres 3 lat od dnia oddania infrastruktury do użytkowania. Wskazano również, iż wspierana infrastruktura

musi być spełniać minimalne wymagania techniczne określonymi w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

Wsparcie w ramach tego instrumentu będzie mogło zostać udzielone po wydaniu przez Komisję Europejską pozytywnej decyzji o jego zgodności ze wspólnym rynkiem.

Rozdział 4 - Wsparcie dla wytwórców biokomponentów lub producentów biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wykorzystywanych w transporcie (paragrafy od 23 do 26)

Wsparcie na budowę zakładów wytwarzających biokomponenty kolejnych generacji, które z racji nowatorskiego charakteru są inwestycjami kosztownymi, przyczynią się nie tylko do realizacji wciąż podwyższanych przez Komisję Europejską celów strategicznych zapisanych w unijnych przepisach ale również do zwiększenia uzyskanego efektu ekologicznego jakim jest zwiększone ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Należy wziąć pod uwagę, że rynek wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych i innych paliw odnawialnych jest obecnie dobrze rozwinięty i nie ma potrzeby znaczącego stymulowania działających na nim podmiotów.

Zgodnie z paragrafem 23 wsparcie dla projektu przeznaczone może być realizację zadań inwestycyjnych w zakresie budowy, rozbudowy zakładu lub instalacji służącej do wytwarzania biokomponentów lub produkcji biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu. Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 24 określono katalog kosztów związany z działaniami inwestycyjnymi w ramach tego instrumentu.

Ze względu na stan rozwoju rynku wytwarzania biokomponentów i biopaliw ciekłych w Polsce nie istnieje potrzeba znaczącego stymulowania działających na nim podmiotów finansowaniem publicznym. W związku z tym maksymalna intensywność pomocy wyniesie 50% kosztów kwalifikujących się do objęcia wsparciem. Mając na uwadze zasady udzielania pomocy dla tego instrumentu określone w paragrafie 9 (pomoc de minimis) maksymalny poziom wsparcia wyniesie może 200 tys. EUR. (paragraf 25)

W celu racjonalnego wydatkowania środków publicznych w paragrafie 26 określono zasady trwałości projektów wspartych środkami FNT. Na beneficjentów nałożono obowiązek utrzymania wspartej inwestycji oraz prowadzenia działalności w zakresie wytwarzania

biokomponentów, biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych przez 5 lat od dnia zakończenia realizacji inwestycji.

Rozdział 5 - Wsparcie dla producentów środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub wodór oraz przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie produkcji podzespołów do takich środków transportu (paragrafy od 27 do 30)

Z uwagi na narastającą globalną konkurencję na rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi Polska uznaje potrzebę wsparcia publicznymi pieniędzmi unijnego przemysłu we wczesnej fazie jego rozwoju. Jest to zgodne z przyjętymi na świecie modelami bodźcowania tzw. infant industries, a także znajduje swoje poparcie m.in. w kierunkach wyznaczonych w komunikacie KE w zakresie przyspieszenia innowacji w dziedzinie czystej energii COM (2016) 763.

Wsparcie może zostać przyznane na realizację inwestycji w zakresie:

- budowy lub rozbudowy zakładu lub instalacji służącej do produkcji środków transportu wykorzystujących paliwa alternatywne lub
- budowy lub rozbudowy zakładu lub instalacji służącej do produkcji podzespołów do takich pojazdów. (paragraf 27)

Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 28 w celu zachowania zgodności z przepisami o pomocy publicznej, poprzez odesłanie do rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 określono katalog kosztów związany z działaniami inwestycyjnymi w ramach tego instrumentu.

W paragrafie 29 wskazano, że maksymalne wsparcie w ramach tego instrumentu musi być zgodne z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 2014 r. w sprawie ustalenia mapy pomocy regionalnej na lata 2014–2020

W celu racjonalnego wydatkowania środków publicznych w paragrafie 30 określono zasady trwałości projektów wspartych środkami Funduszu. Podmioty ubiegające się o wsparcie muszą zapewnić trwałość inwestycji objętej wsparciem przez co najmniej 5 lat od dnia jej zakończenia, prowadzić działalność gospodarczą z wykorzystaniem wspartego majątku przez taki sam okres oraz utrzymać miejsca pracy powstałe w wyniku realizacji inwestycji przez 5 lat od dnia ich utworzenia.

Rozdział 6 - Wsparcie publicznego transportu zbiorowego działającego w szczególności w aglomeracjach miejskich, uzdrowiskach, na obszarach, na których ustanowione zostały formy ochrony przyrody zgodnie z przepisami o ochronie przyrody, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, wodór lub energię elektryczną (paragrafy od 31 do 34)

Rozwój zero- i niskoemisyjnego transportu publicznego jest jednym z priorytetów polskiego rządu wymienionym w Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju. Segment ten wymaga wsparcia z funduszy publicznych w obszarze nie tylko budowy infrastruktury dla transportu publicznego, ale również wymiany taboru. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i CO₂ w sektorze transportu publicznego powiązane jest z jego rozwojem, a przez to również przynajmniej częściowym odwrotem od indywidualnej motoryzacji na obszarach zurbanizowanych, może znacząco przyczynić się do poprawy jakości powietrza w Polsce, redukcji emisji, osiągnięcia celów klimatycznych oraz ochrony zdrowia i środowiska naturalnego. Jednocześnie, istnieje potrzeba wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w zakresie wymiany taboru transportu publicznego, co może się odbyć jedynie na drodze wsparcia zakupu tego rodzaju pojazdów.

Zgodnie z paragrafem 31 wsparcie przeznaczone może być na zakup pojazdów służących do transportu zbiorowego oraz budowę lub rozbudowę infrastruktury ładowania, tankowania lub zasilania środków drogowego publicznego transportu zbiorowego. Ma to na celu całościowe ujęcie wsparcia w zakresie niskoemisyjnego transportu zbiorowego. Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 32 określono katalog kosztów związany z działaniami inwestycyjnymi w ramach tego instrumentu.

W paragrafie 33 określono poziom wsparcia i maksymalne kwoty jakie mogą zostać przeznaczone w ramach środków FNT na jeden pojazd. Zaprojektowane kwoty mają zrównoważyć obecne ceny pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi do poziomu pojazdów obecnie wykorzystywanych tj. pojazdów silnikowych.

W zakresie wsparcia infrastruktury ładowania lub tankowania paliwami alternatywnymi podobnie jak w Rozdziale 3 określono maksymalne poziomy dofinansowania odrębnie dla każdego z rodzajów paliw, wraz z określeniem kwotowym maksymalnego dofinansowania dla jednej stacji ładowania lub tankowania.

W celu racjonalnego wydatkowania środków publicznych w paragrafie 34 określono zasady trwałości projektów wspartych środkami FNT. Na beneficjentów nałożono obowiązek utrzymania zakupionych pojazdów przez 5 lat dnia ich oddania do eksploatacji, a także wykorzystania majątku wspartego środkami FNT zgodnie z przeznaczeniem przez 5 lat od dnia oddania go do użytkowania.

Wsparcie w ramach tego instrumentu udzielane będzie zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1) i stanowić będzie formę rekompensaty za świadczenie usług w ogólnym interesie gospodarczym. W związku z tym, przy spełnieniu tych warunków pomoc taka nie wymaga notyfikacja w Komisji Europejskiej

Rozdział 7 - Wsparcie na dofinansowanie opłat portowych pobieranych za cumowanie przy nabrzeżu lub przystani jednostek pływających zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną (paragrafy od 35 do 38)

Zachęty finansowe w tym zakresie potrzebne są głównie w okresie, który pozwoli na zainicjowanie rozwój tego segmentu transportu. Podkreślenia wymaga, że zarówno pod względem kosztowym, jak też środowiskowym najbardziej efektywny jest transport wodny, dlatego rząd uznaje potrzebę wsparcia z pieniędzy publicznych jego transformacji w kierunku zero- i niskoemisyjnym.

Zgodnie z paragrafem 35 wsparcie przeznaczone może być na dofinansowanie niepobranych opłat portowych od jednostek pływających zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną. Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 36 określono zakres kosztów kwalifikowanych związany z działaniami inwestycyjnymi w ramach tego instrumentu.

W paragrafie 37 określono poziom wsparcia i maksymalną kwotę jaka może zostać przeznaczona w ramach środków FNT na jedną jednostkę pływającą.

W paragrafie 38 określono warunek ubiegania się o wsparcie tj. obniżenie opłat portowych dla jednostek pływających zasilanych paliwami alternatywnymi.

Mając na uwadze zasady udzielania pomocy dla tego instrumentu określone w paragrafie 9 (pomoc de minimis) maksymalny poziom wsparcia wynieść może 200 tys. EUR.

Rozdział 8 - Wsparcie badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, lub wykorzystaniem sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych oraz wdrożeń eksploatacyjnych wyników tych badań (paragrafy od 39 do 41)

W przypadku badań i wdrożeń niezbędne jest silne wsparcie w postaci wsparcia publicznego. Rozwój badań w obszarze elektromobilności i paliw alternatywnych jest zgodny z kierunkiem strategicznym UE przedstawionym m.in. w Clean Mobility Package (np. inicjatywa związana z akumulatorami) oraz komunikacie KE dedykowanym innowacjom w sektorze energii COM (2016) 763.

Zgodnie z paragrafem 39 wsparcie przeznaczone może być na:

a) realizację zadań w zakresie prowadzenia badań, o których mowa w art. 2 pkt. 85 i 86 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, lub wykorzystaniem sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych lub

b) na realizację zadań w zakresie wdrożeń eksploatacyjnych wyników badań o których mowa w ust. 1 polegających na realizacji inwestycji początkowej, o której mowa w art. 2 pkt. 49 rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014.

Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 40 określono zakres kosztów kwalifikowanych związany z działaniami wspieranymi w ramach tego instrumentu. W celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 651/2014 zawarto odniesienie do kosztów określonych w tej regulacji.

W paragrafie 41 określono poziom wsparcia i maksymalną kwotę jaka może zostać przeznaczona w ramach środków FNT w ramach tego instrumentu. W przypadku badań poziom wsparcia został określony zgodnie z warunkami zawartymi w rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014, przy jednoczesnym jego ograniczeniu na poziomie 5 000 000 zł na jeden projekt badawczy. W przypadku wdrożeń eksploatacyjnych poziom wsparcia musi być zgodny z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 2014 r. w sprawie ustalenia mapy pomocy regionalnej na lata 2014–2020.

Rozdział 9 - Wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie (paragrafy od 42 do 44)

Kreowanie świadomości środowiskowej i edukacja w zakresie czystego transportu stanowią bardzo istotne elementy zmiany, zwłaszcza w pierwszym okresie. Z natury projekty edukacyjne powinny być objęte finansowaniem w pełnym zakresie, lecz w wyznaczonym horyzoncie czasowym, ponieważ uznaje się, że wraz z budowaniem świadomości i rozwojem oraz upowszechnieniem technologii paliw alternatywnych, finansowanie publiczne zostanie zastąpione finansowaniem z sektora prywatnego (sektora energii i motoryzacyjnego). Barię przejścia na transport elektryczny jest postrzeganie pojazdów elektrycznych jako zbyt drogiej (w polskich warunkach), a jednocześnie niedojrzałej technologicznie alternatywy dla pojazdów spalinowych. Doświadczenia państw rozwijających elektromobilność od lat pokazują, że najlepszym sposobem zmiany świadomości w tym obszarze jest edukacja oraz uruchomienie projektów pilotażowych, które udowodnią, że transport zelektryfikowany może funkcjonować sprawniej niż tradycyjny, z dodatkową korzyścią dla zdrowia mieszkańców. Kreowanie świadomości środowiskowej i edukacja w zakresie czystego transportu stanowią bowiem bardzo istotne elementy zmiany w tym obszarze, zwłaszcza w pierwszym okresie. Podstawowym założeniem tego instrumentu wsparcia jest zaplanowanie i wdrożenie szeregu działań, by sprawnie zrealizować zadania promocyjno-edukacyjne. Przez wydajną komunikację rozumie się wszelkie działania informacyjno-promocyjne i edukacyjne, które pomagają w uzyskaniu zrozumienia i poparcia społecznego w zakresie elektromobilności. Jej głównym kierunkiem jest promowanie postaw pro-ekologicznych, wspierania zrozumienia i realizacji zadań projektowych, a także pokazywanie efektów działań w zakresie rozwoju elektromobilności. W praktyce oznacza to przekazywanie rzetelnej i eksperckiej informacji, przy wykorzystaniu precyzyjnie dobranych kanałów komunikacji odpowiednich dla

poszczególnych grup społecznych. Kampanie informacyjno-promocyjne powinny być zatem na tyle angażujące, aby wykreować świadomość ekologiczną oraz trwale wpływać na dalsze kaskadowe przekazywanie pozytywnych postaw w lokalnych środowiskach.

Zgodnie z paragrafem 42 wsparcie przeznaczone może być na realizację zadań w zakresie organizacji programów edukacyjnych, w szczególności konferencji, warsztatów, i szkoleń mających na celu promocję wykorzystania biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie. Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 43 określono zakres kosztów kwalifikowanych związanych z działaniami w ramach tego instrumentu.

W paragrafie 44 określono poziom wsparcia w ramach tego działania. W celu realizacji wysokojakościowych programów edukacyjnych wprowadzono warunek, iż minimalna wielkość wspieranego projektu wynosi 50 000 zł.

Mając na uwadze zasady udzielania pomocy dla tego instrumentu określone w paragrafie 9 (pomoc de minimis) maksymalny poziom wsparcia wynieść może 200 tys. EUR.

Rozdział 10 - Wsparcie zakupu nowych pojazdów i jednostek pływających zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną (paragrafy od 45 do 49)

Obecnie wprowadzane są coraz bardziej restrykcyjne normy dotyczące emisji gazów generowanej przez statki ze spalania paliw (głównie odnośnie do SO_x, NO_x). Normy te są wprowadzane zarówno przez Unię Europejską (dyrektywa 2012/33/UE), jak i Międzynarodową Organizację Morską (IMO) (Załącznik VI do Konwencji MARPOL). Ponadto Morze Bałtyckie należy do obszarów kontroli emisji siarki (SECA – Sulphur Emissions Control Area). Od 1 stycznia 2015 r. poziom siarki w paliwie żeglugowym nie może przekraczać 0,1%. Armatorzy taki poziom emisji mogą osiągnąć w różny sposób poprzez, np. wykorzystanie systemów oczyszczania spalin, stosowanie paliw o niskiej zawartości siarki bądź przez zakup jednostek napędzanych paliwami alternatywnymi. Istotne dla upowszechnienia pojazdów oraz statków napędzanych paliwami alternatywnymi jest zmniejszenie różnicy w kosztach zakupu oraz wsparcie w całym cyklu eksploatacji pojazdu lub jednostki pływającej, co pozwoli wyrównać TCO. Preferowane będą w

tym obszarze instrumenty zwrotne oraz łączenie instrumentów dotacyjnych z instrumentami zwrotnymi na przestrzeni cyklu eksploatacji pojazdu lub jednostki pływającej.

Zgodnie z paragrafem 45 wsparcie przeznaczone może być na nabycie pojazdu napędzanego energią elektryczną gazem CNG lub LNG w celu innym niż w świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które zostały objęte wsparciem określonym w Rozdziale 6. Wsparciem przeznaczone może być również na nabycie jednostki pływającej zasilanej biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG), w tym pochodzącym z biometanu, lub wodorem, lub energią elektryczną. Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 46 określono zakres kosztów kwalifikowanych związanych z działaniami inwestycyjnymi w ramach tego instrumentu.

W paragrafie 47 określono poziom wsparcia i maksymalne kwoty jakie mogą zostać przeznaczone w ramach środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu na jeden pojazd. Zaprojektowane kwoty mają zrównoważyć obecne ceny pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi do poziomu pojazdów obecnie wykorzystywanych tj. pojazdów silnikowych. Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W celu uniknięcia podwójnego dofinansowania w paragrafie 48 wprowadzono warunek ograniczający udzielenie wsparcia jeżeli na nabycie tego samego pojazdu zostało wcześniej udzielone wsparcie ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

W celu racjonalnego wydatkowania środków publicznych w paragrafie 49 określono zasady trwałości projektów wspartych środkami FNT. Na beneficjentów nałożono obowiązek utrzymania zakupionych pojazdów przez 2 lat dnia ich nabycia. Dodatkowo w celu ograniczenia przypadków skorzystania ze wsparcia i zbycia pojazdu po cenie nie uwzględniającej jego uzyskanie, wprowadzono obowiązek sprzedaży po cenie stanowiącej różnicę pomiędzy ceną rynkową a kwotą wsparcia otrzymaną na pojazd.

Wsparcie w ramach tego instrumentu będzie mogło zostać udzielone po wydaniu przez Komisję Europejską pozytywnej decyzji o jego zgodności ze wspólnym rynkiem.

Rozdział 11 - Wsparcie działań związanych z analizą i badaniem rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, lub wodoru, lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie (paragrafy od 50 do 52)

Wsparcie działań związanych z analizą i badaniem rynku biokomponentów, paliw i biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG), wodoru lub energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie umożliwi doprecyzowanie celów w zakresie rozwoju przemysłu elektromobilności i rynku paliw alternatywnych, a przez to umożliwi skoncentrowanie wysiłków na priorytetowych obszarach. Dzięki temu środki publiczne i prywatne będą mogły pełnić wobec siebie rolę komplementarną, a wyniki prac badawczych będą miały większe szanse na komercjalizację.

W paragrafie 50 określono zakres zadań jakie będą wspierane w ramach tego instrumentu. Wskazano również, że wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 51 określono katalog kosztów kwalifikowanych związany z działaniami ramach tego instrumentu.

W paragrafie 52 określono maksymalny poziom wsparcia w ramach tego działania oraz ograniczenie kwotowe dla tego instrumentu.

Mając na uwadze zasady udzielania pomocy dla tego instrumentu określone w paragrafie 9 (pomoc de minimis) maksymalny poziom wsparcia wynieść może 200 tys. EUR.

Rozdział 12 - Wsparcie na promocję wytwarzania i wykorzystywania biokomponentów i biopaliw ciekłych (paragrafy od 53 do 55)

Rynek biokomponentów i biopaliw ciekłych jest już dobrze rozwinięty w Polsce, dlatego nie istnieje znacząca potrzeba promocji, aczkolwiek uznaje się za racjonalne niezamykanie możliwości wsparcia wybranych, szczególnie wartościowych projektów w tym obszarze.

W paragrafie 53 określono zakres zadań jakie będą wspierane w ramach tego instrumentu. Wsparcie udzielane będzie w formie dotacji.

W paragrafie 54 określono katalog kosztów kwalifikowanych związany z działaniami ramach tego instrumentu.

W paragrafie 55 określono maksymalny poziom wsparcia w ramach tego działania oraz ograniczenie kwotowe dla tego instrumentu.

Mając na uwadze zasady udzielania pomocy dla tego instrumentu określone w paragrafie 9 (pomoc de minimis) maksymalny poziom wsparcia wynieść może 200 tys. EUR.

Rozdział 13 - Rozliczanie wsparcia (paragraf 56)

W paragrafie 56 określono ogólne zasady rozliczania wsparcia. Szczegółowe regulacje w tym zakresie zawarte będą w umowie o udzielenie wsparcia. Określony został okres kwalifikowalności kosztów oraz określono zasady wypłaty kolejnych transz pomocy, a także zasady kwalifikowalności kosztów.

Rozdział 14 - Wsparcie w formie obejmowania lub nabywania akcji lub udziałów spółek oraz obligacji emitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego (paragrafy 57-61)

W ramach przepisów ustawy jako jedną z form wsparcia wskazano możliwość obejmowania lub nabywania akcji lub udziałów spółek oraz obligacji emitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego. Z uwagi na specyficzny charakter tego instrumentu zaproponowano aby jego udzielania nie wiązało się z udzieleniem pomocy publicznej dla podmiotu wnioskującego o nie podmiotu.

Wsparcie to może być udzielone dla podmiotów realizujących projekty badawcze i projekty inwestycyjne określone w art. 28ze ust. 1 pkt 1-5 i 7 ustawy. (paragraf 57 ust. 2)

W paragrafie 57 ust. 3 określono warunki na jakich przyznaje się wsparcie. Podstawową zasadą jest to, że instrument ten znajduje zastosowanie na w przypadkach akceptowalnych dla inwestora prywatnego, który będąc w sytuacji podobnej jak Dysponent Funduszu, w szczególności pod względem wartości posiadanych udziałów lub akcji, a także biorąc pod uwagę proponowane zabezpieczenia, przewidywany zwrot z zaangażowanego kapitału oraz poziom ryzyka, zachowałby się tak samo.

W paragrafie 58 określono warunki w których zastosowanie tego rodzaju wsparcia nie jest możliwe. Są to sytuacje gdzie podmiot znajduje się w trudnej sytuacji finansowej, funkcjonuje na rynku na którym występuje nadwyżka zdolności produkcyjnych lub okres jego działalności jest zbyt krótki aby można udzielić mu takiego wsparcia.

W paragrafie 59 określono wymogi jakie musi spełniać dokument będący podstawą do oceny w zakresie możliwości przyznania takiego wsparcia, tj. test prywatnego inwestora. Musi on zostać sporządzony przez podmiot zewnętrzny o uznanej pozycji na rynku świadczonych usług.

W paragrafie 60 wskazano zakres dokumentów jakie muszą zostać złożone do Dysponenta Funduszu w związku z ubieganiem o ten rodzaj wsparcia.

W paragrafie 61 z uwagi na specyficzny charakter tego instrumentu zawarto wyłączenie, iż do udzielania wsparcia w tej formie nie stosuje zasad wsparcia określonych w rozporządzeniu dla innych kategorii działań.

Rozdział 17 – Przepisy epizodyczne i końcowe (paragrafy 62-63).

W paragrafie 62 określono przepisy epizodyczne dotyczące dofinansowania infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną w zakresie formy pomocy z jakiej można skorzystać w ramach tego instrumentu. Do 31 grudnia 2022 r. pomoc na stacje ładowania przyznawana będzie w formie dotacji. Nie zmieniony został poziom dofinansowania.

W paragrafie 63 określono termin wejścia w życie projektu rozporządzenia.

Przewidywane skutki prawne wejścia aktu w życie

Wejście w życie projektu rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz rozliczania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu spowoduje możliwość rozpoczęcia wydatkowania środków Funduszu. Określone warunki oraz poziom dofinansowania będzie odpowiadać z jednej strony celom Funduszu, z drugiej wspierać cele w tym obszarze (wskazane m.in. w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Planie Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości” oraz Krajowych Ramach Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych).

Różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów określających szczegółowe warunki udzielania oraz rozliczania wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu

Zgodnie z art. 15 ustawy, przepisy art. 28ze ust. 1 i art. 28zf–28zi ustawy stosuje się od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem lub stwierdzenia przez Komisję Europejską, że przepisy te nie stanowią pomocy publicznej.

Ponadto proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ze względu na potrzebę jak najszybszego uruchomienia środków na działania

przewidziane do wsparcia. (bez wydania aktów wykonawczych nie ma możliwości udzielenie jakiegokolwiek wsparcia z Funduszu), co nie będzie stało w sprzeczności z zasadami demokratycznego państwa prawnego.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. *w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. z 2002 r. poz. 2039, z późn. zm.), zakres projektowanego rozporządzenia wskazuje, że podlega ono procedurze notyfikacji (kwestia dopuszczalności pomocy publicznej państwa).

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

Rozporządzenie, zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278) zostanie umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie na funkcjonowanie rodzin, obywateli oraz gospodarstw domowych. Analizując obecny stan sektora transportu w Polsce jednym z kluczowych rozwiązań, które w dłuższej perspektywie wpłynęłyby pozytywnie na działania realizowane w ramach walki ze smogiem jest postawienie na pojazdy napędzane paliwami alternatywnymi. Rozwój elektromobilności oraz promocja paliw alternatywnych ma duży potencjał poprawy jakości powietrza. Spójne działania w tym zakresie powinny być prowadzone równoległe z likwidacją niskiej emisji pochodzącej ze spalania paliw stałych w przydomowych instalacjach oraz promowaniem przejścia na elektryczne ogrzewanie. Wynika to z faktu, że część możliwych do zastosowania instrumentów jest wspólna dla zanieczyszczeń z obu źródeł. Poprawa stanu powietrza dzięki rozwojowi elektromobilności i paliw alternatywnych wpłynie więc nie tylko na poprawę zdrowia publicznego (mniejsze koszty opieki zdrowotnej), ale także na ograniczenie zniszczeń w środowisku naturalnym i w substancji budynków.

Dodatковым czynnikiem pozytywnie oddziałującym na zdrowie mieszkańców będzie także zmniejszenie hałasu związanego z transportem w miastach. Niekorzystne objawy zdrowotne są obserwowane przy długotrwałej ekspozycji na hałas już od poziomu 55 dB, a w niektórych

dużych miastach w Polsce poziomy hałas są jeszcze wyższe. Warty podkreślenia jest zatem fakt, że rozwój elektromobilności i paliw alternatywnych istotnie przyczyni się do ograniczenia hałasu o pochodzeniu komunikacyjnym

Projektowane rozporządzenie będzie również wpływać na przedsiębiorców oraz jednostki samorządu terytorialnego, ponieważ dzięki uruchomieniu środków dostępnych w ramach Funduszu będą one mogły wpisać się w realizację celów Funduszu w obszarze wspieranie rozwoju niskoemisyjnego transportu.