

## RAMY PRAWNE FUNDUSZU NISKOEMISYJNEGO TRANSPORTU [ANALIZA]

---

Ramy prawne Funduszu Niskoemisyjnego Transportu przeanalizowali dla serwisu Energetyka24 eksperci Kancelarii Elżanowski Cherka & Wąsowski.

Promowanie paliw alternatywnych zarówno w Unii Europejskiej, jak i w Polsce wynika z korzyści, jakie mają wynikać z zastąpienia w transporcie paliw kopalnych – ropy naftowej oraz benzyn silnikowych.

Wykorzystanie paliw alternatywnych w transporcie ma przyczynić się m.in. do dekarbonizacji transportu, poprawy ekologiczności transportu – zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> do atmosfery oraz zmniejszenie hałasu, które powodują pojazdy napędzane ropą naftową i benzyną.

W prawie Unii Europejskiej te postulaty wprowadziła Dyrektywa 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz. Urz. UE L 307 z 28.10.2014 r.), „dyrektywa 2014/94/UE”, która stanowiła część pakietu „Clean power for transport”. Dyrektywa wprowadziła nowe instytucje i pojęcia prawne, z których najważniejsze to: paliwa alternatywne, pojazd elektryczny, punkt ładowania i tankowania.

W związku z wejściem w życie Dyrektywy 2014/94/UE polski ustawodawca był zobowiązany do stworzenia ram prawnych dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, co nastąpiło w *ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych* (Dz. U. z 2018 r., poz. 317 ze zmianami), „**ustawa o elektromobilności**”, która jest środkiem wdrażającym Dyrektywę 2014/94/UE. Ustawa o elektromobilności określa m.in. zasady rozwoju i funkcjonowania infrastruktury służącej do wykorzystywania paliw alternatywnych w transporcie, w tym wymagania techniczne, jakie ma spełniać ta infrastruktura oraz obowiązki podmiotów publicznych w zakresie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Dyrektywa 2014/94/UE, jak również ustawa o elektromobilności w sposób niemal identyczny definiuje paliwa alternatywne. Zgodnie z art. 2 pkt 11 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych **paliwa alternatywne to paliwa lub energia elektryczna wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energię elektryczną, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, lub gaz płynny (LPG).**

Kolejnym narzędziem, które ma stanowić wsparcie dla rozwoju rynku elektromobilności i paliw alternatywnych było uchwalenie i wejście w życie *ustawy z 6 dnia czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* (Dz. U. z 2018 r., z poz. 1356), „**ustawa zmieniająca**”, która w *ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* (Dz. U. z 2018 r., poz. 1344 ze zmianami), „**ustawa o biokomponentach i biopaliwach ciekłych**”, wprowadziła

przepisy tworzące fundusz celowy nazwany Funduszem Niskoemisyjnego Transportu. Ustawa weszła w życie 27 lipca 2018 roku.

Ustawa zmieniająca w art. 7 wprowadziła także opłatę emisyjną poprzez dodanie w *ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zmianami), „**Prawo ochrony środowiska**”, przepisów ją regulujących. Opłacie emisyjnej w wysokości 80 zł za 1000 litrów benzyny silnikowej (kody CN 2710 11 45, CN 2710 11 49) i oleju napędowego (kod CN 2710 19 41) podlega wprowadzenie na rynek krajowy tych paliw silnikowych, rozumiane jako czynności podlegające opodatkowaniu podatkiem akcyzowym, których przedmiotem są paliwa silnikowe (art. 321a ust. 1, 2, 3, art. 321f Prawa ochrony środowiska). Obowiązek zapłaty opłaty emisyjnej ciąży na producencie paliw silnikowych albo importerze paliw silnikowych albo podmiocie dokonującym nabycia wewnątrzspółnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych albo innym podmiocie podlegającym na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych (art. 321c ust. 1 Prawa ochrony środowiska). Opłata emisyjna stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, z tym, że kwota stanowiąca 85% opłaty emisyjnej stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a kwota stanowiąca 15% tej opłaty - przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (art. 321b Prawa ochrony środowiska).

Doprecyzowaniem przepisów ustawy o biokomponentach i biopaliwach określających przyznawanie wsparcia ze środków Funduszu mają być akty wykonawcze, które są obecnie procedowane w toku rządowego procesu legislacyjnego:

- projekt *rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu*, który został opublikowany na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji 14 lutego 2019 r. Projekt rozporządzenia jest aktualnie na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych oraz
- projekt *rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu*, który został opublikowany na stronie Rządowego Centrum Legislacji 14 stycznia 2019 r. Projekt rozporządzenia jest aktualnie na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Obydwa akty wykonawcze minister właściwy do spraw energii będzie zobowiązany wdrożyć 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, co może wydłużyć czas trwania procesu legislacyjnego i termin wejścia w życie tych aktów wykonawczych.

Przedmiotem niniejszej analizy są obowiązujące przepisy ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych dotyczące zasad i procedury udzielania wsparcia finansowego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

### **Fundusz Niskoemisyjnego Transportu - dysponent, podmiot zarządzający, zadania i środki na ich realizację**

Fundusz Niskoemisyjnego Transportu jest państwowym funduszem celowym, którego dysponentem jest minister właściwy do spraw energii i którym zarządza Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i

Gospodarki Wodnej, „NFOŚiGW”. Obsługę bankową Funduszu Niskoemisyjnego Transportu prowadzi Bank Gospodarstwa Krajowego (art. 28z ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych).

Zgodnie z przyjętymi przepisami, do głównych zadań Ministra Energii jako dysponenta Funduszu, należy w szczególności m.in. wskazywanie trybu wyboru projektów oraz pisemne zatwierdzenie projektów do wsparcia. Natomiast do głównych zadań NFOŚiGW w zakresie zarządzania Funduszem Niskoemisyjnego Transportu należy m.in. przeprowadzenie postępowania w zakresie wyboru projektów do wsparcia w trybie konkursowym albo pozakonkursowym, rekomendowanie dysponentowi Funduszu projektów do wsparcia, zawieranie umów o wsparcie oraz wykonywanie praw i obowiązków wynikających z tych umów. Szczegółowe zasady współpracy NFOŚiGW oraz dysponenta Funduszu – Ministra Energii w zakresie zarządzania Funduszem określa umowa (art. 28za, art. 28zb ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych).

Zgodnie z art. 28zd ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, przychodami Funduszu są:

- dotacje celowe z budżetu państwa w wysokości do 1,5% planowanych w poprzednim roku budżetowym wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych,
- odsetki od wolnych środków Funduszu przekazanych w zarządzanie zgodnie z przepisami o finansach publicznych,
- środki przekazywane przez operatora systemu przesyłowego elektroenergetycznego w wysokości 0,1% uzasadnionego zwrotu z kapitału zaangażowanego w wykonywaną działalność gospodarczą w zakresie przesyłania energii elektrycznej, o której mowa w art. 16b ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne,
- wpływy z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a ustawy,
- wpływy z tytułu opłaty emisyjnej, o której mowa w art. 321a Prawa ochrony środowiska w części przypadającej Funduszowi,
- inne przychody.

Poniższa grafika określa cele, na jakie mogą być przeznaczone środki Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, podmioty jakie mogą się ubiegać do udzielenie wsparcia w poszczególnych zadaniach oraz terminy, do których może być udzielone wsparcie (art. 28ze ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych).

<p><b>Projekt:</b> wsparcie inwestycji w zakresie wytwarzania biokomponentów, biopaliw ciekłych i innych odnawialnych</p> <p><b>Podmioty:</b> wytwórca/producent/rolnik</p> <p><b>Termin:</b> do 31 grudnia 2025 r.</p>	<p><b>Projekt:</b> 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</p> <p><b>Podmiot:</b> przedsiębiorca w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (zgodnie z projektem zmiany ustawy wsparcie będzie przysługiwało także naczelnemu lub centralnemu organowi administracji państwowej lub jednostce samorządu terytorialnego)</p> <p><b>Termin:</b> do 31 grudnia 2027 r.</p>	<p><b>Projekt:</b> pomoc dla wytwórców biokomponentów lub producentów biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym z biometanu, wykorzystywanych w transporcie</p> <p><b>Podmioty:</b> wytwórca/producent</p> <p><b>Termin:</b> do 31 grudnia 2019 r.</p>	<p><b>Projekt:</b> wsparcie dla producentów środków transportu wykorzystujących do napędu energię elektryczną, sprężony lub skroplony gaz ziemny (CNG/LNG) lub wodór; wsparcie dla przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie produkcji podzespołów do takich środków transportu</p> <p><b>Podmioty:</b> wyżej wymienione</p> <p><b>Termin:</b> brak</p>	<p><b>Projekt:</b> 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, wykorzystujące biopaliwa ciekłe, inne paliwa alternatywne, sprężony lub skroplony gaz ziemny (CNG/LNG), wodór lub energię elektryczną</p> <p><b>Podmioty:</b> przedsiębiorca świadczący usługi w zakresie publicznego transportu drogowego, gmina, powiat</p> <p><b>Termin:</b> brak</p>	<p><b>Projekt:</b> dofinansowanie opłat portowych pobieranych za cumowanie przy nadbrzeżu lub przystani jednostek pływających zasilanych sprężonym lub skroplonym gazem ziemnym (CNG/LNG) lub wodorem lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną</p> <p><b>Podmiot:</b> podmiot zarządzający portem</p> <p><b>Termin:</b> do 31 grudnia 2021 r.</p>
<p><b>Projekt:</b> wsparcie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- badań związanych z opracowywaniem nowych rodzajów biokomponentów, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, lub wykorzystywaniem sprężonego lub skroplonego gazu ziemnego (CNG/LNG), lub wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie lub związanych z tym nowych rozwiązań konstrukcyjnych</li> <li>- wdrożeń eksploatacyjnych wyników ww. badań</li> </ul> <p><b>Podmiot:</b> jednostka naukowa/konsorcjum naukowe (ustawa z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki)</p> <p><b>Termin:</b> brak</p>	<p><b>Projekt:</b> wsparcie programów edukacyjnych promujących wykorzystywanie biopaliw ciekłych lub innych paliw odnawialnych, sprężonego lub skroplonego gazu ziemnego lub wodoru lub energii elektrycznej wykorzystywanych w transporcie</p> <p><b>Podmioty:</b> przedsiębiorcy, izby gospodarcze, organizacje pożytku publicznego, związki pracodawców, stowarzyszenia, jednostki doradztwa rolniczego</p> <p><b>Termin:</b> do 31 grudnia 2027 r.</p>	<p><b>Projekt:</b> wsparcie zakupu nowych pojazdów i jednostek pływających zasilanych biopaliwami ciekłymi, sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG) lub wodorem lub wykorzystujących do napędu energię elektryczną</p> <p><b>Podmioty:</b> przedsiębiorcy lub jednostki samorządu terytorialnego</p> <p><b>Termin:</b> do dnia 31 grudnia 2027 r.</p>	<p><b>Projekt:</b> 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</p> <p><b>Podmioty:</b> przedsiębiorcy, izby gospodarcze, organizacje pożytku publicznego, związki pracodawców, stowarzyszenia, jednostki doradztwa rolniczego</p> <p><b>Termin:</b> brak wskazania terminu</p>	<p><b>Projekt:</b> promocja wytwarzania i wykorzystywania biokomponentów i biopaliw ciekłych</p> <p><b>Podmioty:</b> przedsiębiorcy, izby gospodarcze, organizacje pożytku publicznego, związki pracodawców, stowarzyszenia, jednostki doradztwa rolniczego</p> <p><b>Termin:</b> brak</p>	

Grafika 1. Przeznaczenie Środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, podmioty uprawnione do uzyskania wsparcia, terminy, do których będzie przyznawane wsparcie

Zgodnie z art. 28ze ust. 3 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, wsparcie projektów udzielane ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, w tym dotacji celowej, może mieć formę:

- dotacji,
- pożyczek, w tym udzielanych jednostkom samorządu terytorialnego oraz innego zwrotnego wsparcia finansowego,
- obejmowania lub nabywania przez dysponenta Funduszu, na rzecz Skarbu Państwa akcji lub udziałów spółek oraz obligacji emitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, które prowadzą działalność w zakresie wskazanym w ustawie i na które przyznawane jest wsparcie.

Szczegółowe kryteria wyboru projektów do wsparcia będą określone w rozporządzeniu Ministra Energii w sprawie szczegółowych warunków udzielenia oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, które będzie wydane na podstawie art. 28zf ust. 5

ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

Należy także wskazać, że obecnie procedowana jest ustawa o zmianie ustawy biokomponentach i biopaliwach ciekłych, która zawiera zmiany w przepisach dotyczących Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (projekt z dnia 27.02.2019 r. opublikowany na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji 5 kwietnia 2019 r., numer wykazu UD 506). Projekt zmieniający ustawę określa m.in. zmieniony katalog podmiotów, które mogą ubiegać się o wsparcie, a także wprowadza obowiązek ustanowienia skutecznego zabezpieczenia przez podmiot ubiegający się o udzielenie wsparcia. Szczegóły dotyczące przedmiotowego zabezpieczenia będą określone w ww. rozporządzeniu Ministra Energii (planowane formy zabezpieczenia to: weksel in blanco z deklaracją wekslową, weksel in blanco z poręczeniem wekslowym oraz fakultatywne, dodatkowe zabezpieczenia, których może żądać NFOŚiGW: cesja wierzytelności, hipoteka, zastaw, gwarancja bankowa, poręczenie).

### **Dofinansowanie projektów z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu - wymogi i procedura rozpatrywania wniosków**

Wybór projektów do wsparcia ze środków Funduszu jest dokonywany w trybach:

- konkursowym,
- pozakonkursowym (tylko w ściśle określonych w ustawie przypadkach: gdy przedsięwzięcie może zrealizować jeden podmiot albo ograniczona liczba podmiotów, którym mogłoby być udzielone wsparcie oraz w przypadku gdy jest to realizacja przedsięwzięcia niezbędnego do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa, którego konieczność pilnej realizacji uniemożliwia zastosowanie trybu konkursowego i które posiada unikalny potencjał rozwojowy i innowacyjny – art. 28zi ust. 1 i 2 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych).

Zasadą jest więc wybór projektów do wsparcia w ramach konkursu.

Ustawa ustanawia także wymagania dla wnioskodawców, którzy zamierzają ubiegać się o wsparcie ze środków Funduszu (art. 28 zg ust. 3 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych).

Ze środków Funduszu może być udzielone wsparcie Wnioskodawcy, który:

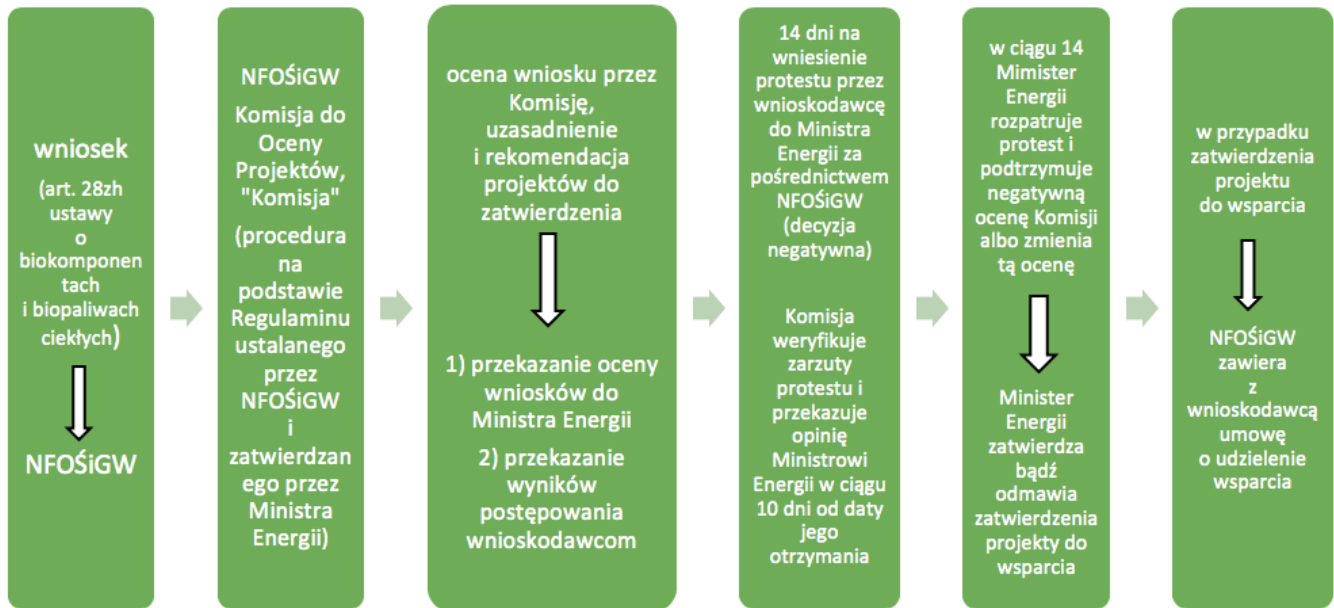
- posiada potencjał kadrowy i organizacyjny do realizacji projektu,
- posiada techniczne możliwości realizacji projektu,
- w wyniku realizacji projektu osiągnie efekt ekologiczny,
- nie zalega z podatkami, opłatami oraz składkami na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne,
- zapewni, że środki finansowe na realizację projektu nie będą pochodzić ze źródeł nieujawnionych lub z prania pieniędzy,
- nie był karany za przestępstwo skarbowe, przestępstwo przeciwko mieniu, wiarygodności dokumentów, a także przeciwko obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi oraz obrotowi gospodarczemu, a w przypadku wnioskodawcy będącego osobą prawną lub jednostką organizacyjną niebędącą osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną – którego odpowiednio członkowie zarządu lub osoby uprawnione do reprezentowania nie były karane za te przestępstwa.

Postępowanie w zakresie wyboru projektów do wsparcia przeprowadza NFOŚiGW za pomocą



specjalnie powołanej do tego celu Komisji Oceny Projektów.

Procedurę rozpatrywania wniosków o dofinansowanie określa poniższa grafika:



Grafika 2. Procedura rozpatrywania wniosku o przyznanie wsparcia

Przepis art.28zg ust. 4 ustawy o biokomponentach i biopaliwach zawiera ramowe kryteria oceny projektów:

- znaczenie projektu dla potrzeb rozwoju rynku biokomponentów, paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, innych paliw odnawialnych, sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG), w tym pochodzącego z biometanu, wodoru oraz energii elektrycznej, wykorzystywanych w transporcie,
- adekwatności i trafności zaplanowanych działań i metod ich realizacji w odniesieniu do celów wspieranych ze środków Funduszu,
- oceny wysokości planowanych kosztów realizacji projektu w stosunku do jego zakresu rzeczowego,
- zdolności organizacyjnej wnioskodawcy do realizacji projektu oraz przygotowania instytucjonalnego do jego wdrożenia.

Szczegółowe kryteria wyboru projektów do wsparcia będą określone w *rozporządzeniu Ministra Energii w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu*, które będzie wydane na podstawie art. 28zg ust. 6 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

Należy także wskazać, że zgodnie z art. 15 ustawy zmieniającej ustawę o biopaliwach i biokomponentach ciekłych, przepisy art. 28ze ust. 1 i art. 28zf–28zi ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych 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.

**Projekty rozporządzeń Ministra Energii - w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Funduszu Niskoemisyjnego**

## **Transportu oraz w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu**

Jak wskazano powyżej, obecnie konsultowane są dwa projekty rozporządzeń, które określają szczegółowe warunki udzielania oraz rozliczania wsparcia, a także kryteria wyboru projektów do udzielenia wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Przepisy tych aktów wykonawczych będą kluczowe dla przyznawania dofinansowania dla poszczególnych podmiotów na określone projekty.

Szczególnie istotne dla przedsiębiorstw energetycznych oraz dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych wydaje się wsparcie określone w art. 28 ze ust. 1 pkt 2 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz w rozdziale 3 projektu rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego ze środków Niskoemisyjnego Transportu (§ 18 - § 22 projektu rozporządzenia) oraz w punktach od 12 do 27 załącznika do projektu rozporządzenia Ministra Energii w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, czyli *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*. Projektowane przepisy są dedykowane koncesjonowanym przedsiębiorstwom energetycznym i zawierają szczególne wymagania dla podmiotów ubiegające się o takie wsparcie. Z uwagi na istotność tego rodzaju wsparcia dla rozwoju rynku paliw alternatywnych, temu zagadnieniu zostanie poświęcona oddzielna analiza.

### **Podsumowanie**

Środki z Funduszu mogą w dłuższej perspektywie przyczynić się do rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, dlatego wprowadzenie przepisów tworzących Fundusz i zapewniających środki na jego funkcjonowanie jest krokiem w dobrym kierunku, gdyż może to stanowić bodziec będący zachętą do inwestycji w infrastrukturę paliw alternatywnych oraz przyczynić się do powstawania innowacyjnych i ekologicznych rozwiązań, a tym samym może spowodować rozwój niskoemisyjnego transportu.

W przypadku podmiotów ubiegających się o środki z Funduszu, kluczowe będą przepisy rozporządzeń wykonawczych, które były wymienione powyżej, bowiem kryteria w nich określone będą zawierały przesłanki pod względem których będą oceniane wnioski o udzielenie finansowania oraz zostaną w nich także określone szczegółowe wymagania dla wnioskodawców, np. w przypadku wsparcia budowy lub rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych wykorzystywanych w transporcie określony został m.in. wymóg posiadania koncesji na dystrybucję i obrót paliwami gazowymi, dystrybucję i obrót energią elektryczną oraz obrót paliwami ciekłymi oraz posiadanie co najmniej dwuletniego doświadczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej w tym zakresie.

Należy także pamiętać, że podmioty funkcjonujące na rynku energetycznym i ubiegające się o dofinansowanie, a także potencjalni inwestorzy, aby prowadzić działalność gospodarczą na rynku paliw alternatywnych, który jest częścią regulowanego rynku energetycznego, zgodnie z przepisami prawa, muszą spełniać nie tylko wymagania przewidziane w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz w ustawie o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, ale muszą także pamiętać o wymaganiach regulacyjnych związanych z obowiązkiem posiadania koncesji i prowadzenia działalności zgodnie z jej wymogami, obowiązkiem wpisu do rejestrów działalności regulowanych i innych wymaganiach określonych przepisami prawa, których niespełnienie w wielu przypadkach wiąże się z ryzykiem wymierzenia kary pieniężnej m.in. przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. Podmioty, które posiadają koncesje i zamierzają prowadzić działalność gospodarczą związaną z rynkiem paliw

alternatywnych powinny rozważyć konieczność dostosowania posiadanych koncesji do działalności, w związku z którą będą ubiegać się o wsparcie z Funduszu, natomiast potencjalni inwestorzy powinni dokonać przeglądu obowiązujących regulacji, aby upewnić się, że działalność związana z uzyskaniem dofinansowania z Funduszu nie wymaga uzyskania koncesji bądź spełnienia dodatkowych wymogów przewidzianych przepisami prawa.

Jak wskazano powyżej, szczególne regulacje są przewidywane dla udzielania wsparcia budowy lub rozbudowy infrastruktury dla dystrybucji lub sprzedaży gazu CNG i LNG oraz infrastruktury do ładowania pojazdów energią elektryczną, które dedykowane jest przede wszystkim dla koncesjonowanych przedsiębiorstw energetycznych. Podmioty te powinny przed wystąpieniem o udzielenie wsparcia, obok weryfikacji wymogów niezbędnych do ubiegania się o dofinansowanie z Funduszu, dokonać przeglądu uzyskanych koncesji pod względem konieczności ich zmiany i rozważyć, czy w przypadku wnioskowania o dany rodzaj wsparcia, nie będzie istniała konieczność uzyskania dodatkowej koncesji na inny rodzaj działalności bądź spełnienia dodatkowych wymogów stawianych przez przepisy prawa.

**radca prawny Arkadiusz Gnyś**  
**starszy prawnik Praktyka Energetyki Elżanowski Cherka&Wąsowski Kancelaria Prawna**