

USTAWA

z dnia 2010 r.

o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z 2008 r. Nr 157, poz. 976 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) paliwa ciekłe:

a) benzyny silnikowe zawierające do 10,0 % objętościowo bioetanolu lub do 22,0 % objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amylowego, o których mowa w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm.²⁾), stosowane w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym,

b) olej napędowy zawierający do 10 % objętościowo estrów metylowych kwasów tłuszczowych, o których mowa w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, stosowany w pojazdach, ciągnikach rolniczych, a także maszynach nieporuszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym;”;

2) po art. 2 dodaje się art. 2a i 2b w brzmieniu:

„Art. 2a.1. Przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania lub wprowadzania do obrotu benzyn silnikowych

¹⁾ Przepisy niniejszej ustawy wdrażają postanowienia dyrektywy 2009/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyn i olejów napędowych oraz wprowadzającej mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 140 z 5.6.2009, str. 88).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U z 2007 r. Nr 35, poz. 217 i Nr 99, poz. 666, z 2009 r. Nr 3, poz. 11 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104.

są obowiązani wytwarzać lub wprowadzać do obrotu, do dnia 31 grudnia 2012 r., benzyny silnikowe o maksymalnej zawartości:

- 1) tlenu - wynoszącej 2,7 % wagowo,
- 2) bioetanolu - wynoszącej do 5,0 % objętościowo lub do 15,0 % objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amylowego

- w ilości zapewniającej pokrycie zapotrzebowania na tę benzynę.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, sposób spełnienia przez przedsiębiorców obowiązku, o którym mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę konieczność stworzenia warunków umożliwiających zaopatrzenie pojazdów w benzyny silnikowe o maksymalnej zawartości bioetanolu wynoszącej 5 %.

Art. 2b.1. Przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu paliw ciekłych są obowiązani informować konsumentów o:

- 1) zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych;
- 2) konieczności upewnienia się, czy dane paliwo ciekłe może być stosowane w pojeździe, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi pojazdu lub ze wskazaniem producenta pojazdu.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, sposób przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę rodzaje paliw ciekłych i interes konsumentów.”;

- 3) w art. 3 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) paliw ciekłych, biorąc pod uwagę wartości parametrów jakościowych, określone w przepisach Unii Europejskiej lub w odpowiednich normach w tym zakresie;”;

- 4) po art. 14 dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„Art. 14a. Kontrolę w zakresie wykonania obowiązków, o których mowa w art. 2a ust. 1 oraz w art. 2b ust. 1, przeprowadza Inspekcja Handlowa.”;

- 5) po art. 31 dodaje się art. 31a w brzmieniu:

„Art. 31a.1. Kto, będąc przedsiębiorcą wytwarzającym lub wprowadzającym do obrotu benzyny silnikowe, nie zapewnia pokrycia zapotrzebowania na benzyny silnikowe o maksymalnej zawartości bioetanolu wynoszącej 5 % w sposób, o którym mowa w art. 2a ust. 1, podlega grzywnie od 50 000 zł do 1 000 000 zł.

2. Kto wprowadza do obrotu paliwa ciekłe, nie zapewniając dostępności informacji dotyczących:

1) zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych;

2) właściwego stosowania paliw ciekłych

- w sposób, o którym mowa w art. 2b ust. 1, podlega grzywnie od 10 000 zł do 20 000 zł.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm. ²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 w ust. 1 w pkt 11 lit. a i b otrzymują brzmienie:

„a) benzyny silnikowe zawierające powyżej 10,0 % objętościowo biokomponentów lub powyżej 22,0 % objętościowo eterów, o których mowa w pkt 4,

b) olej napędowy zawierający powyżej 10 % objętościowo biokomponentów,”;

2) w art. 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Umowy, o których mowa w ust. 1, są zawierane na okres nie krótszy niż 3 lata.”.

Art.3. Do umów, o których mowa w art. 11 ust.1 ustawy, o której mowa w art. 2 zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy, o której mowa w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM
PRAWNYM I REDAKCYJNYM
ZASTĘPCA DYREKTORA
BIURO PRAWNE
Maria Szymańska
RADCA PRAWNY
13.08.10

Małgorzata Mosiej, DE, 693 51 67

NACZELNIK WYDZIAŁU

Iwona Gawłowska
18.08.2010

Milosiej
18.08.2010

DYREKTOR

Tomasz Dąbrowski

18.8.2010

RODZAJOWY SPRAWO

18.08.2010

UZASADNIENIE

Projekt ustawy przewiduje dokonanie zmian w dwóch ustawach: z dnia 25 sierpnia 2006 r. o *systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z 2008 r. Nr 157, poz. 976 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97) oraz z dnia 25 sierpnia 2006 r. o *biokomponentach i biopaliwach ciekłych* (Dz. U. Nr 169, poz. 1199, z 2007 r. Nr 35, poz. 217 i Nr 99, poz. 666 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11). Został on przygotowany w związku z zamiarem zwiększenia możliwości wywiązania się przez przedsiębiorców z obowiązku realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, określonego w art. 23 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o *biokomponentach i biopaliwach ciekłych*. Wprowadzenie zmian do ww. ustaw będzie miało również korzystny wpływ na funkcjonowanie rynku biokomponentów w Polsce. Projekt ustawy stanowi również wdrożenie niektórych rozwiązań zawartych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyn, oleju napędowego i olejów pędnych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z wykorzystania paliw w transporcie drogowym oraz zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w odniesieniu do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę 93/12/EWG, która weszła w życie w czerwcu 2009 r.

Dyrektywa daje możliwość dodawania większej niż dotychczas ilości biokomponentów do paliw ciekłych, wprowadzając wymagania jakościowe dla benzyn silnikowych o zawartości bioetanolu do 10 % (tzw. paliwo E10) oraz dla oleju napędowego o zawartości estrów metylowych do 7 % (tzw. paliwo B7). Równocześnie dyrektywa zezwala Państwom Członkowskim na wprowadzanie do obrotu oleju napędowego zawierającego ponad 7 % estrów. Dotychczas, zgodnie z ustawą o *systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* benzyny silnikowe mogły zawierać bioetanol w ilości do 5 % objętościowo lub eter w ilości do 15 %, natomiast olej napędowy mógł zawierać estry w ilości do 5 % objętościowo.

Równocześnie, ze względu na konieczność zapewnienia zaopatrzenia w benzynę pojazdów, posiadających silniki nieprzystosowane do benzyn zawierających więcej niż 5 % bioetanolu, dyrektywa nakłada na Państwa Członkowskie wymóg zagwarantowania wprowadzania przez dostawców paliw na rynek w okresie przejściowym - do 2013 r. - benzyny o maksymalnej zawartości tlenu wynoszącej 2,7 % i maksymalnej zawartości etanolu wynoszącej 5 %. Wiąże się to z koniecznością stworzenia warunków umożliwiających zaopatrzenie pojazdów w odpowiednie paliwo na zasadach zasięgu geograficznego zgodnego z popytem na ten rodzaj benzyny. Ponadto dyrektywa zobowiązuje do udostępnienia konsumentom należytych informacji dotyczących właściwego stosowania różnych mieszanek paliw oraz do podawania zawartości biokomponentów w benzynie i oleju napędowym.

Biorąc powyższe pod uwagę w art. 1 projektu ustawy zawarto zapisy dotyczące zmiany w ustawie o *systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* definicji benzyn silnikowych i oleju napędowego, dostosowujące je do zapisów dyrektywy. Wprowadzono definicję benzyn o zawartości etanolu do 10 % oraz oleju napędowego o zawartości do 10 % estrów, wychodząc z założenia, że wprowadzając dyrektywa określa szczegółowe wymagania jakościowe jedynie dla oleju

o zawartości estrów do 7 %, jednak perspektywicznie zawartość ta może wzrosnąć do 10 %.

W celu umożliwienia wydania rozporządzenia w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, w przypadku braku w danym momencie stosownych norm w tym zakresie, wprowadzono zmianę w art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy o *systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw*, zawierającym delegację dla ministra właściwego do spraw gospodarki do określenia wymagań jakościowych, polegającą na uwzględnieniu, jako podstawy do wydania rozporządzenia, również przepisów Unii Europejskiej (w tym przypadku dyrektyw), oprócz postanowień norm.

W nowym art. 2a zamieszczono, zgodnie z wymogiem dyrektywy, zobowiązanie dla przedsiębiorców wytwarzających i wprowadzających do obrotu paliwa ciekłe, do dostarczania na rynek w okresie do 2013 r. benzyn silnikowych o maksymalnej zawartości bioetanolu do 5 % i o maksymalnej zawartości tlenu wynoszącej 2,7 %. Szczegółowy sposób realizacji tego zobowiązania zostanie określony w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki, co umożliwi zawarta w ust. 2 tego artykułu stosowna delegacja. Zapis ten ma na celu zapewnienie możliwości bezproblemowego zaopatrzenia w benzynę pojazdów nieprzystosowanych do benzyn o większej zawartości bioetanolu. Oznacza to w praktyce konieczność równoczesnego istnienia na rynku w okresie przejściowym dwóch rodzajów benzyn - zawierających do 5 % bioetanolu oraz zawierających do 10 % bioetanolu.

Wprowadzony nowy artykuł 2b zawiera zapisy wynikające z dyrektywy, określające konieczność podawania informacji na temat zawartości biokomponentów w benzynach i oleju napędowym (ust. 1 pkt 1). Sposób wykonania tego obowiązku pozostawiono do uregulowania w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki. W zależności od zawartości biokomponentu w benzynach silnikowych lub oleju napędowym przewiduje się umieszczenie odpowiedniej informacji na stacji paliwowej i/lub oznakowanie dystrybutorów.

W myśl obowiązujących obecnie przepisów nie ma wymogu oznakowania dystrybutorów do paliw ciekłych pod względem zawartości biokomponentów. Wymóg oznakowania dotyczy jedynie dystrybutorów do biopaliw ciekłych, które realizowane jest na gruncie art. 25 wymienionej wyżej ustawy o *biokomponentach i biopaliwach ciekłych*.

Nałożono również na przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania paliw ciekłych do obrotu (w ust. 1 pkt 2) obowiązek informowania konsumentów o konieczności upewnienia się, czy dane paliwo ciekłe może być stosowane, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi pojazdu lub ze wskazaniem producenta pojazdu. Szczegółowy zapis zawarty zostanie w akcie wykonawczym. Wprowadzenie punktu 2 w art. 2b ust. 1 stanowi implementację postanowień dyrektywy, które mówią o: „zapewnieniu konsumentom należytych informacji (...) zwłaszcza dotyczących właściwego stosowania różnych mieszanek paliw”.

Kontrolę realizacji spełniania obowiązków nałożonych na przedsiębiorców w art. 2a oraz 2b prowadzi (zgodnie z nowym art. 30b) Inspekcja Handlowa.

Istnienie dodatkowych wymagań nałożonych na przedsiębiorców wiąże się również z koniecznością określenia kar za ich niespełnianie, co zawarto w dodanych w art. 31 nowych ustępach 3a i 3b.

Zawarte w art. 2 przedmiotowego projektu zmiany w art. 2 w ust. 1 w pkt 11 lit. a i b ustawy o *biokomponentach i biopaliwach ciekłych* polegają na modyfikacji definicji biopaliw ciekłych, w celu ujednoczenia z zapisami *ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw*. Ponadto przewidziano wprowadzenie zmian w art. 11 ust. 2 polegających na przedłużeniu okresu, na który zawierane są umowy kontraktacji i dostawy. W chwili obecnej okres ten wynosi 1 rok, natomiast zgodnie z proponowaną zmianą wynosi on 3 lata. Oczekuje się, że takie rozwiązanie przyczyni się do zagwarantowania podmiotom podejmującym się produkcji biomasy z przeznaczeniem na biokomponenty trwałych oraz stabilnych warunków funkcjonowania, co będzie miało pozytywne przełożenie na rozwój rynku biokomponentów i biopaliw ciekłych w Polsce.

Projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o *działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ze względu na fakt, że projekt ustawy zawiera przepisy o charakterze technicznym, które wynikają bezpośrednio z aktów prawnych Wspólnoty Europejskiej, nie podlega on procedurze notyfikacji Komisji Europejskiej - zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w *sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Ministerstwo Gospodarki jako koordynator *Wieloletniego programu promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008-2014* we współpracy z organami i jednostkami odpowiedzialnymi za realizację *Programu*, przystąpi niezwłocznie do prac nad jego zmianą (zgodnie z wnioskiem wynikającym z *Kompleksowej informacji na temat realizacji Wieloletniego programu promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008-2014* opracowanej przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi).

Mając na uwadze fakt, że celem wprowadzenia ulg w podatku akcyzowym dla paliw ciekłych było zrekompensowanie podmiotom zobowiązanym do realizacji Narodowych Celów Wskaźnikowych (NCW) kosztów związanych z wprowadzaniem do obrotu paliw z zawartością biokomponentów, zasadnym jest obniżenie ulg w podatku akcyzowym dla benzyn z zawartością bioetanolu do poziomu, który nie wiązałby się powstawaniem nadkompensaty. Wartość, o którą zostanie obniżona ulga w podatku akcyzowym poddana będzie analizie oraz konsultacjom z organami i jednostkami odpowiedzialnymi za realizację *Programu*.

Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienie przepisów dyrektywy 2009/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyn i olejów napędowych oraz wprowadzającej mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającej dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. WE L 140 z 5.6.2009, str. 88) z przepisami projektu ustawy o *zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*.

Lp.	Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Przepisy prawa dyrektywy 2009/30/WE transponowane niniejszą ustawą
1.	Art. 1 pkt 1 projektu – projektowany art. 2 ust. 1 pkt.4 a ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw	Art. 1 ust. 3 lit a dyrektywy 2009/30/WE wprowadzający zmiany w art. 3 ust. 2 dyrektywy 98/70/WE
2.	Art. 1 pkt 1 projektu – projektowany art. 2 ust. 1 pkt.4 b ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw	Art. 1 ust. 4 dyrektywy 2009/30/WE określający brzmienie art. 4 ust. 1 dyrektywy 98/70/WE
3.	Art. 1 pkt 2 projektu – projektowany art. 2a ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw	Art. 1 ust. 3 lit a dyrektywy 2009/30/WE wprowadzający zmiany w art. 3 ust. 3 dyrektywy 98/70/WE
4.	Art. 1 pkt 2 projektu – projektowany art. 2b ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw	Art. 1 ust. 3 lit a dyrektywy 2009/30/WE wprowadzający zmiany w art. 3 ust. 3 dyrektywy 98/70/WE oraz art. 1 ust. 4 dyrektywy 2009/30/WE określający brzmienie art. 4 ust. 1 dyrektywy 98/70/WE
5.	Art. 1 pkt 3 projektu – projektowany art. 2b ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw	Art. 1 ust. 3 lit a dyrektywy 2009/30/WE wprowadzający zmiany w art. 3 ust. 2 dyrektywy 98/70/WE oraz art. 1 ust. 4 dyrektywy 2009/30/WE określający brzmienie art. 4 ust. 1 dyrektywy 98/70/WE
6.	Art. 2 pkt 1 projektu – projektowany art. 2 ust. 1 pkt 11 lit a ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Art. 1 ust. 3 lit a dyrektywy 2009/30/WE wprowadzający zmiany w art. 3 ust. 2 dyrektywy 98/70/WE
7.	Art. 2 pkt 1 projektu – projektowany art. 2 ust. 1 pkt 11 lit b ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	Art. 1 ust. 4 dyrektywy 2009/30/WE określający brzmienie art. 4 ust. 1 dyrektywy 98/70/WE

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Zwiększenie ilości dodawanych do paliw ciekłych biokomponentów – bioetanolu i estrów spowoduje zmianę wpływów budżetowych z tytułu podatku akcyzowego od tych paliw. Dodawanie do benzyn i oleju napędowego biokomponentów w ilości przekraczającej 2% powoduje obniżenie stawki akcyzy o 1,565 zł od każdego litra biokomponentu dodanego do benzyn i o 1,048 zł od każdego litra biokomponentu dodanego do oleju napędowego. Należy jednak stwierdzić, że przy oszacowaniu wpływu dla budżetu w roku 2010 można uwzględniać jedynie wpływ z tytułu dodawania zwiększonej ilości estrów do oleju napędowego, ponieważ przewiduje się w pierwszym okresie (czyli przynajmniej do połowy 2011 r., kiedy spodziewane jest wejście w życie rozporządzenia określającego wymagania jakościowe dla benzyn silnikowych z zawartością bioetanolu wynoszącą do 10%) określenie wymagań jakościowych jedynie dla oleju napędowego z maksymalną zawartością estrów do 7%.

Szacując wpływ na budżet w roku 2011, można przyjąć, że od 2010 r. do 2013 r. (w okresie przejściowym) ilość pojazdów dostosowanych do spalania benzyn z zawartością 10% bioetanolu będzie stopniowo wzrastała. W oszacowaniach przyjęto, że w 2011 r. 10% samochodów będzie przystosowana do spalania benzyn z 10% zawartością bioetanolu. W związku z tym w 2011 r. 10% benzyn wprowadzanych do obrotu na terenie kraju będzie zawierało 10% bioetanolu.

Równocześnie można przewidywać, że wprowadzenie możliwości stosowania większej ilości biokomponentów w oleju napędowym wpłynie na zmniejszenie (w stosunku do przewidywanego, zgodnie z istniejącymi uregulowaniami) podaży na rynku estrów stanowiących samoistne paliwo, jako biopaliwa ciekłego, do którego przemysł rafineryjny dopłaca znaczne kwoty, w celu utrzymania jego sprzedaży i wypełnienia w ten sposób obowiązkowego NCW.

Przeprowadzono oszacowanie wpływu projektowanej regulacji na dochody budżetu państwa w roku 2010 przy następujących założeniach:

- przyjęto, że w 2010 r. sumaryczne spożycie paliw ciekłych i biopaliw ciekłych (wg wartości opałowej) kształtować się będzie na tym samym poziomie jak w 2009 r. Ilości paliw ciekłych obliczono biorąc pod uwagę dostarczone przez Ministerstwo Finansów dane na temat ilości zużytych biokomponentów i paliw ciekłych w trzech kwartałach 2009 r. i ekstrapolując na cztery kwartały tego roku. Ilości biopaliw ciekłych stanowiących samoistne paliwo przyjęto zgodnie z raportami kwartalnymi Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki,
- dokonano porównania dwóch wariantów:
 - (1) przy założeniu realizacji NCW w wysokości 5,75% (sytuacja bez wprowadzenia regulacji) przy pomocy benzyn silnikowych o zawartości bioetanolu wynoszącej 5%, oleju napędowego o zawartości estrów wynoszącej 5% oraz estrów stanowiących samoistne paliwo (B100) oraz
 - (2) przy założeniu realizacji NCW w wysokości 5,75% (sytuacja po wprowadzeniu regulacji) przy pomocy benzyn silnikowych o zawartości bioetanolu wynoszącej

5%, oleju napędowego o zawartości estrów wynoszącej 7% oraz estrów stanowiących samoistne paliwo (B100).

Przeprowadzone obliczenia wykazały, że w wariantcie (1) założone NCW zostałyby zrealizowane przy pomocy paliw ciekłych oraz biopaliwa B100 w ilości ok. 328 mln l, natomiast w wariantcie (2) NCW zostałyby zrealizowane przy pomocy paliw ciekłych oraz biopaliwa B100 w ilości ok. 69,7 mln l. W wariantcie (2) wpływy z akcyzy wyniosłyby o ok. 2,6 mln zł mniej, niż w wariantcie (1).

Porównanie tych wyników wskazuje, że wprowadzenie nowej regulacji (przy założeniu oszacowania wpływu dla budżetu dokonanego poprzez porównanie modelowych wariantów uwarunkowanych zrealizowaniem NCW na założonym poziomie) wcale nie musi oznaczać istotnego zwiększenia obciążeń dla budżetu, w porównaniu z sytuacją bez jej wprowadzenia. Przedstawione wyliczenia obrazują sytuację teoretyczną i należy stwierdzić, że możliwe są zmiany relacji w tym zakresie, wynikające np. ze zwiększenia skali wprowadzenia na rynek biopaliw ciekłych, zwiększenia popytu na rynku na paliwa ciekłe (zawierające biokomponenty), czy też ze zmian relacji cenowych paliw i biopaliw ciekłych, skutkujących zrealizowaniem NCW na wyższym poziomie.

Równocześnie należy dodać, że stworzenie sytuacji, w której realizacja NCW dokonywana będzie poprzez zwiększenie na rynku ilości paliw ciekłych z większą zawartością biokomponentów, przy równoczesnym zmniejszeniu podaży biopaliw stanowiących samoistne paliwa, wpłynie na wielkość przychodu Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o *autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.), pochodzącego z opłaty paliwowej, wspierającego budowę dróg i autostrad. Przeprowadzone oszacowanie wskazuje na większe wpływy o ok. 60,5 mln zł z tego tytułu w przypadku wariantu (2), w którym zużywa się więcej paliw ciekłych, a mniej biopaliw stanowiących samoistne paliwo.

Dodatkowo, zgodnie z informacjami otrzymanymi z przemysłu rafineryjnego, należy zauważyć, iż uwzględniając różnicę cen zakupu FAME i sprzedaży B100 w roku 2010, wynoszącą ok. 1000 zł/m³ oraz obliczoną ilość paliwa B100, koniecznego do zastosowania w wariantcie (1) wynoszącą 328 125 m³ (ok. 328 mln l) w skali ogólnopolskiej, można oszacować podwyższone koszty na sprzedaży dla przedsiębiorstw sektora, tylko z tytułu różnic cen w zakupie biokomponentu (FAME) i sprzedaży samoistnego biopaliwa (B100) na poziomie 328 mln zł. Kwota ta, jako zwiększony koszt pomniejsza podstawę opodatkowania podatkiem dochodowym. Zatem zmniejszone wpływy CIT do budżetu z tego tytułu można oszacować na poziomie ponad 60 mln zł.

Nie należy przy tym zapominać, iż pozostały po opłaceniu podatku dochodowego zysk netto z tytułu posiadanych pakietów akcji w znacznej mierze należy do Skarbu Państwa. W zależności od podjętej decyzji może być on wypłacony do budżetu w postaci dywidendy lub też pozostawiony w spółce co wpłynie na zwiększenie wartości spółki, a tym samym i wartości majątku Skarbu Państwa.

Przeprowadzono oszacowanie wpływu projektowanej regulacji na dochody budżetu państwa w roku 2011 przy następujących założeniach:

- przyjęto, że w 2011 r. sumaryczne spożycie paliw ciekłych i biopaliw ciekłych (wg wartości opałowej) kształtować się będzie na tym samym poziomie jak w 2009 r. Ilości paliw ciekłych obliczono biorąc pod uwagę dostarczone przez Ministerstwo Finansów dane na temat ilości zużytych biokomponentów i paliw ciekłych w trzech kwartałach 2009 r. i ekstrapolując na cztery kwartały tego roku. Ilości biopaliw ciekłych stanowiących samoistne paliwo przyjęto zgodnie z raportami kwartalnymi Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki,
- dokonano porównania dwóch wariantów:
 - (1) przy założeniu realizacji NCW w wysokości 6,2% (sytuacja bez wprowadzenia regulacji) przy pomocy benzyn silnikowych o zawartości bioetanolu wynoszącej 5%, oleju napędowego o zawartości estrów wynoszącej 5% oraz estrów stanowiących samoistne paliwo (B100),
 - (2) przy założeniu realizacji NCW w wysokości 6,2% przy pomocy 10% ogólnej ilości benzyn silnikowych o zawartości bioetanolu wynoszącej 10% i 90% ogólnej ilości benzyn silnikowych o zawartości bioetanolu wynoszącej 5%, oleju napędowego o zawartości estrów wynoszącej 7% oraz estrów stanowiących samoistne paliwo (B100).

Przeprowadzone obliczenia wykazały, że w wariantcie (1) założone NCW zostałyby zrealizowane przy pomocy paliw ciekłych oraz biopaliwa B100 w ilości ok. 368 mln l, natomiast w wariantcie (2) przy pomocy paliw ciekłych i biopaliwa B100 w ilości 93 mln l.

W wariantcie (2) wpływy z akcyzy wyniosłyby o ok. 13,4 mln zł mniej, niż w wariantcie (1). Porównanie tych wyników wskazuje, że wprowadzenie nowej regulacji (przy założeniu oszacowania wpływu dla budżetu dokonanego poprzez porównanie modelowych wariantów uwarunkowanych zrealizowaniem NCW na założonym poziomie) wcale nie musi oznaczać istotnego zwiększenia obciążeń dla budżetu, w porównaniu z sytuacją bez jej wprowadzenia. Przedstawione wyliczenia obrazują sytuację teoretyczną i należy stwierdzić, że możliwe są zamiany relacji w tym zakresie, wynikające np. ze zwiększenia skali wprowadzenia na rynek biopaliw ciekłych, zwiększenia popytu na rynku na paliwa ciekłe (zawierające biokomponenty), czy też ze zmian relacji cenowych paliw i biopaliw ciekłych, skutkujących zrealizowaniem NCW na wyższym poziomie.

Równocześnie należy dodać, że stworzenie sytuacji, w której realizacja NCW dokonywana będzie poprzez zwiększenie na rynku ilości paliw ciekłych z większą zawartością biokomponentów, przy równoczesnym zmniejszeniu podaży biopaliw stanowiących samoistne paliwa, wpłynie na wielkość przychodu Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. *o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym*, pochodzącego z opłaty paliwowej, wspierającego budowę dróg i autostrad. Przeprowadzone oszacowanie wskazuje na większe wpływy o ok. 66 mln zł z tego tytułu w przypadku wariantu (2), w którym zużywa się więcej paliw ciekłych, a mniej biopaliw stanowiących samoistne paliwo.

Dodatkowo, zgodnie z informacjami otrzymanymi z przemysłu rafineryjnego, należy zauważyć, iż uwzględniając różnicę cen zakupu FAME i sprzedaży B100 w roku 2010, wynoszącą ok. 1000 zł/m³ oraz obliczoną ilość paliwa B100, koniecznego do

zastosowania w wariantcie (1) wynoszącą 368 287 m³ (ok. 368 mln l) w skali ogólnopolskiej, można oszacować podwyższone koszty na sprzedaży dla przedsiębiorstw sektora, tylko z tytułu różnic cen w zakupie biokomponentu (FAME) i sprzedaży samoistnego biopaliwa (B100) na poziomie ok. 368 mln zł. Kwota ta, jako zwiększony koszt pomniejsza podstawę opodatkowania podatkiem dochodowym. Zatem zmniejszone wpływy CIT do budżetu z tego tytułu można oszacować na poziomie ponad 70 mln zł.

Przewiduje się, że kontrola obowiązków nałożonych na przedsiębiorców, dokonywana przez Inspekcję Handlową, będzie odbywała się w ramach Systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw.

Regulacja nie będzie miała wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

2. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw

Regulacja będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw, poprzez zwiększenie zapotrzebowania na biokomponenty, co może wpłynąć na rozwój działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania biokomponentów wykorzystywanych w produkcji biopaliw. Może mieć też wpływ na zwiększenie aktywizacji zawodowej na terenach wiejskich.

3. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów oraz konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Zapisy ustawy przyczynią się do rozwoju działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania biokomponentów na terytorium RP. Może też mieć wpływ na zwiększenie aktywizacji zawodowej na terenach wiejskich.

4. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy przygotowano w oparciu o założenia, które zostały przyjęte przez Radę Ministrów. Przedmiotowe założenia nie były konsultowane wcześniej, należy jednak dodać, że przed przystąpieniem do prac nad przewidywanymi zmianami przeprowadzono rozeznanie wśród branży motoryzacyjnej (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – skupiający przedstawicieli wszystkich producentów marek pojazdów obecnych na polskim rynku), mające na celu określenie możliwości stosowania paliw ciekłych ze zwiększoną zawartością biokomponentów. Przewiduje się natomiast poddanie projektu ustawy o zmianie ustawy ... procedurze konsultacji z instytucjami, organizacjami i przedsiębiorstwami, zajmującymi się problematyką rynku biokomponentów, paliw ciekłych i biopaliw ciekłych oraz branży motoryzacyjnej i zamieszczenie jej wyników w OSR.

Projekt ustawy poddany zostanie procedurze konsultacji z:

- 1) Instytutem Nafty i Gazu;
- 2) Instytutem Paliw i Energii Odnawialnej;
- 3) Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych;

- 4) Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Przemysłu Rafineryjnego;
- 5) Krajową Izbą Biopaliw;
- 6) Krajową Izbą Gospodarczą;
- 7) Radą Krajową Federacji Konsumentów;
- 8) Krajową Izbą Komunikacji Miejskiej
- 9) Krajową Radą Gorzelnictwa i Produkcji Biopaliw;
- 10) Krajową Radą Izb Rolniczych;
- 11) Krajowym Zrzeszeniem Producentów Rzepaku;
- 12) Krajowym Związkiem Rolników, Kółek i Organizacji Rolniczych;
- 13) Polską Izbą Motoryzacji;
- 14) Polską Izbą Paliw Płynnych;
- 15) Polską Organizacją Przemysłu i Handlu Naftowego;
- 16) Polską Radą Koordynacyjną Odnawialnych Źródeł Energii;
- 17) Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 18) Polskim Stowarzyszeniem Producentów Oleju;
- 19) Stowarzyszeniem „Bioetanol Ekologia Transport”;
- 20) Związkiem Gorzelnicy Polskich;
- 21) Grupą Lotos S.A.;
- 22) PKN Orlen S.A.;
- 23) Związkiem Pracodawców Branży Paliw Płynnych i Energetycznych.