

USTAWA

z dnia 2011 r.

o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

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-butylowego 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. 1199, z późn. zm.³⁾), 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:

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 specyfikacji benzyny 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 uchylającą dyrektywę 93/12/EWG (Dz. Urz. UE L 140 z 5.6.2009, str. 88).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej oraz ustawę z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

³⁾ 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, Nr 229, poz. 1496 i Nr 238, poz. 1578.

- „Art. 2a.1. Przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu paliw ciekłych na stacjach paliwowych są obowiązani do zamieszczenia na stacjach paliwowych czytelnych informacji dotyczących zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych wprowadzanych do obrotu na tych stacjach.
2. Informacje, o których mowa w ust. 1, należy umieścić na stacji paliwowej w miejscu ogólnodostępnym, w sposób widoczny i nieusuwalny.
 3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do stacji zakładowych.

Art. 2b.1. Dystrybutory używane na stacjach paliwowych oraz na stacjach zakładowych, do benzyn silnikowych o zawartości powyżej 5% biokomponentów oraz do oleju napędowego o zawartości powyżej 7% biokomponentów oznakowuje się:

- 1) w sposób umożliwiający identyfikację rodzaju paliwa ciekłego i udziałów objętościowych biokomponentów zawartych w tym paliwie, wyrażonych w procentach;
 - 2) umieszczając na nich informacje dotyczące konieczności upewnienia się przez konsumenta, czy te paliwa mogą być stosowane w pojeździe, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi pojazdu lub ze wskazaniem producenta tego pojazdu, oraz celowości stosowania paliwa ciekłego niewywierającego niekorzystnego wpływu na pojazd.
2. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, sposób oznakowania dystrybutorów, o których mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę w szczególności możliwość wyraźnego rozróżnienia rodzajów paliw 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 wykonania obowiązków, o których mowa w art. 2a i 2b ust. 1, przeprowadza Inspekcja Handlowa. ”;

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

„Art. 31a. 1. Kto, będąc przedsiębiorcą wykonującym działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu paliw ciekłych na stacjach paliwowych, nie umieszcza na stacji paliwowej informacji, o których mowa w art. 2a, podlega karze grzywny.

2. Kto, będąc przedsiębiorcą, nie umieszcza na stacji zakładowej informacji, o których mowa w art. 2a, podlega karze grzywny.

3. Kto, będąc przedsiębiorcą, nie oznakowuje dystrybutora na stacji paliwowej lub stacji zakładowej, w sposób, o którym mowa w art. 2b ust. 1, podlega karze grzywny.

Art. 31b. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w art. 31a, następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz.U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848, z późn. zm.⁴⁾).”;

6) po art. 40 dodaje się art. 40a i 40b w brzmieniu:

„Art. 40a. 1. Do dnia 31 grudnia 2013 r. przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 4 lit. a, są obowiązani wprowadzać do obrotu na tych stacjach benzyny silnikowe o zawartości:

1) tlenu - wynoszącej do 2,7 % wagowo;

2) bioetanolu - wynoszącej do 5,0 % objętościowo lub do 15,0 % objętościowo eteru etylo-tert-butylowego lub eteru etylo-tert-amylowego.

2. Kontrolę wykonania obowiązku, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza Inspekcja Handlowa.

Art. 40b. Kto, będąc przedsiębiorcą wykonującym działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych, nie wykonuje obowiązku, o którym mowa w art. 40a ust. 1, podlega grzywnie od 50 000 zł do 100 000 zł.”.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 214, poz. 1344 i Nr 237, poz. 1651, z 2009 r. Nr 178, poz. 1375, Nr 190, poz. 1474 i Nr 206, poz. 1589 oraz z 2010 r. Nr 182, poz. 1228, Nr 197 poz. 1307 i Nr 225, poz. 1466.

Art. 2. W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 i Nr 239, poz. 1593) w art. 79 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) kontrola jest przeprowadzana na podstawie przepisów ustawy 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);”.

Art. 3. W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1199, z późn. zm.³⁾) 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,”.

Art. 4. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw został przygotowany na podstawie założeń do projektu ustawy przyjętych przez Radę Ministrów w dniu 22 czerwca 2010 r.

Projekt ustawy stanowi wdrożenie niektórych rozwiązań zawartych w dyrektywie 2009/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny 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 uchylającą dyrektywę 93/12/EWG, która weszła w życie w czerwcu 2009 r.

Zamierzeniem Ministra Gospodarki była dwuetapowa implementacja przepisów dyrektywy 2009/30/WE do polskiego porządku prawnego:

- tzw. „małą implementacją” czyli ustawą o *zmianie* ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw wdrożenie możliwości dodawania do paliw ciekłych większej ilości biokomponentów oraz

- tzw. „dużą implementacją” czyli ustawą o *zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* wdrożenie pozostałych przepisów dyrektywy. Obecnie trwają prace nad opracowaniem projektu ustawy. Zgodnie z projektem planu pracy Rady Ministrów na 2011 r. projekt ustawy o *zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* przewidziany jest do rozpatrzenia przez Radę Ministrów w II kwartale 2011 r.

Celem takiego podziału było jak najszybsze umożliwienie wprowadzenia do obrotu paliw ciekłych z większą ilością biokomponentów w celu efektywnej kosztowo realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego określonego w art. 23 ustawy 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, z 2009 r. Nr 3, poz. 11 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104, Nr 229, poz. 1496 i Nr 238, poz. 1578). Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW), zdefiniowany jest jako minimalny udział biokomponentów i innych paliw odnawialnych w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych zużywanych w ciągu roku kalendarzowego w transporcie, liczony według wartości opałowej.

Dyrektywa 2009/30/WE umożliwia dodawanie 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 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), 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.

Projekt ustawy przewiduje dokonanie zmian w trzech ustawach:

1) 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);

2) ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. *o swobodzie działalności gospodarczej* (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 i Nr 239, poz. 1593);

3) ustawie 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 , z 2009 r. Nr 3, poz. 11 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104, Nr 229, poz. 1496 i Nr 238, poz. 1578).

Został on przygotowany w związku z zamiarem zwiększenia możliwości wywiązania się przez przedsiębiorców z obowiązku realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (NCW). NCW realizowany jest przez zdefiniowane w ustawie o biokomponentach i biopaliwach ciekłych podmioty, czyli przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. *o swobodzie działalności gospodarczej* (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447 i Nr 239, poz. 1593), wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzspółnotowego paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych, którzy sprzedają lub zbywają je w innej formie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub zużywają na potrzeby własne. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 czerwca 2007 r. w sprawie Narodowych Celów Wskaźnikowych na lata 2008 – 2013 (Dz. U. Nr 110, poz. 757), wysokość celu do zrealizowania w 2010 r. określono w wysokości 5,75%, natomiast na rok 2011 r. - 6,2 %.

W latach poprzednich Narodowy Cel Wskaźnikowy został osiągnięty na określonych w rozporządzeniu poziomach. W 2008 r. niemal w całości NCW zrealizowano poprzez dodawanie biokomponentów do benzyn silnikowych i oleju napędowego. W niewielkim stopniu wykorzystano udział biopaliw ciekłych typu B100 i B20. Wartość NCW za 2008 r. została zrealizowana na poziomie powyżej 3,45% według wartości energetycznej. Jednak ze względu na niższą wartość energetyczną biokomponentów w porównaniu do paliw ciekłych (ropopochodnych), wykonanie NCW na poziomie 3,45% wg wartości energetycznej oznaczało konieczność dodania do paliw ciekłych biokomponentów w ilości ok. 4,8% objętościowo (wg danych branży paliwowej). W 2009 r. określony na 4,6 % wg wartości energetycznej NCW został zrealizowany na poziomie 4,63%. Zgodnie z danymi pochodzącymi z kwartalnych raportów Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki w 2010 r., w pierwszym kwartale 2010 r. realizacja NCW wyniosła ok. 4,87 %, w drugim ok. 7,48 %, natomiast w trzecim kwartale ok. 6,77%. NCW za trzy pierwsze kwartały 2010 r. został zrealizowany na poziomie 6,46%. O ile NCW za 2010 r. powinien być zrealizowany w zakładanej wysokości, to istnieją poważne obawy co do wywiązania się przedsiębiorców z jego realizacji w latach następnych, w których wartości te wzrastają znacząco. Należy również dodać, że niespełnienie obowiązującego NCW zagrożone jest znacznymi karami.

Zgodnie z ustawą o biokomponentach i biopaliwach ciekłych realizacja NCW jest możliwa poprzez dodawanie biokomponentów do paliw ciekłych lub poprzez sprzedaż następujących biopaliw ciekłych: B100 – czyli estru stanowiącego samoistne paliwo, B20 – czyli oleju napędowego z domieszką 20% estru, E85 – czyli benzyn silnikowych z dodatkiem bioetanolu w ilości 70 – 85%, lub poprzez stosowanie biopaliw w wybranych flotach.

Znaczący wzrost sprzedaży biopaliw ciekłych w roku 2009 nie był realizowany ze względu na niski popyt na tego rodzaju paliwa, spowodowany niekorzystnymi proporcjami cenowymi w stosunku do paliw konwencjonalnych oraz brakiem pojazdów, w których takie paliwo może być stosowane.

W opinii sektora petrochemicznego obciążenie wynikające z kosztów realizacji NCW pogarsza jego stan ekonomiczny, nie przynosząc równocześnie żadnego wpływu dla budżetu państwa czy korzyści dla użytkowników pojazdów. Należy dodać, że biopaliwo B100 może być stosowane jedynie w pojazdach wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym, przystosowane do spalania tego paliwa, natomiast olej napędowy z zawartością do 7% estru jest odpowiedni do wszystkich rodzajów pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym.

Zgodnie z oceną polskich przedsiębiorców realizacja NCW zatem będzie miała miejsce również w latach następnych głównie poprzez dodawanie biokomponentów do benzyn i oleju napędowego.

Przewiduje się zatem, że planowane ułatwienie w realizacji NCW będzie zrealizowane poprzez stworzenie warunków prawnych umożliwiających stosowanie paliw ciekłych – benzyn silnikowych oraz oleju napędowego z większą niż dotychczas zawartością biokomponentów.

Przewidywana regulacja może wywrzeć pozytywny wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorców wytwarzających biokomponenty (w szczególności estry), poprzez zwiększenie zapotrzebowania na ten produkt oraz może mieć wpływ na zwiększenie aktywizacji zawodowej na terenach wiejskich.

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 31 grudnia 2013 r. - benzyny o zawartości etanolu wynoszącej do 5 % i zawartości tlenu wynoszącej do 2,7 %. Wskazanie w projekcie ustawy parametru dotyczącego zawartości tlenu wynika bezpośrednio z przepisów dyrektywy 2009/30/WE. 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.

Z rozeznania przeprowadzonego przez Ministerstwo Gospodarki w sektorze przemysłu motoryzacyjnego wynika, że według stanu na 2007 r. ponad 60%

pojazdów na rynku stanowiły pojazdy starsze niż 10-letnie. W roku 2008 zostało sprowadzonych do Polski ok. 1,1 mln pojazdów, wśród których pojazdy takie stanowiły ponad 40%. Nowych samochodów zostało sprzedanych w 2008 r. około 320 tys. Powyższe dane oznaczają, że zapotrzebowanie na paliwo (w szczególności na benzynę) o obecnie stosowanej zawartości biokomponentu (do 5%) nie zmieni się w sposób znaczący, czyli, że w przeważającej większości pojazdów stosowana będzie benzyna o zawartości bioetanolu do 5%. Stosowanie benzyn o większej zawartości biokomponentu (do 10%) wymagać będzie szczególnego przystosowania pojazdu lub będzie możliwe w pojazdach nowych. Z obecnie oferowanych pojazdów na rynku benzyna o zawartości biokomponentu do 10% może być stosowana m. in. we wszystkich modelach Citroena, Peugeota, Skody, Suzuki oraz w niektórych modelach Fiata, Toyoty i Volvo. Natomiast olej napędowy o zawartości estru do 7% (spełniający równocześnie wymagania normy PN-EN 590:2009 *Paliwa do pojazdów samochodowych - Oleje napędowe - Wymagania i metody badań*) będzie mógł być stosowany we wszystkich pojazdach posiadających silniki z zapłonem samoczynnym. Z informacji przekazanych przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) wynika, że w świetle obowiązującej normy dopuszczającej B7 do obrotu, w nowych pojazdach nie powinny pojawiać się trudności techniczne przy stosowaniu B7 zamiast B5. Wyniki przeprowadzonej wśród 25 firm członkowskich Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego ankiety dotyczącej zapisów w instrukcjach obsługi nt. dopuszczalnego do stosowania paliwa w tych pojazdach są następujące: 21 producentów pojazdów wskazało, że w instrukcjach obsługi ich pojazdów dopuszczalne paliwo oznaczone jest poprzez wskazanie właściwej normy EN590; 3 firmy wskazały bezpośrednio na B7; 1 firma przekazała informację, że w instrukcji obsługi znajduje się zapis mówiący o dopuszczalnej zawartości biokomponentów do 10%. Zadano również pytanie o warunki gwarancyjne pojazdów, które będą miały ważną gwarancję i zgodnie z instrukcją obsługi dopuszczalne będzie w nich stosowanie B5 w sytuacji, gdy jedynym dostępnym na rynku paliwem będzie B7, 14 firm nie udzieliło odpowiedzi; 9 firm odpowiedziało "nie dotyczy"; 2 firmy wskazały, że nie uznają roszczeń gwarancyjnych. Ponadto, przedstawiciele PZPM podkreślali fakt, iż w świetle obowiązującej normy dopuszczającej B7, w nowych pojazdach nie powinny pojawiać się trudności techniczne przy stosowaniu B7 zamiast B5.

Biorąc powyższe pod uwagę w art. 1 projektu ustawy zawarto przepisy 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 wprawdzie 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.

Wprowadzone nowe art. 2a i 2b zawierają regulacje wynikające z dyrektywy, określające konieczność podawania informacji dotyczących zawartości biokomponentów w benzynach i oleju napędowym. Przewiduje się, że zgodnie z przepisami art. 2a niniejszy obowiązek zostanie spełniony przez przedsiębiorców wprowadzających do obrotu paliwa ciekłe na stacjach paliwowych przez zamieszczenie na stacjach paliwowych czytelnych informacji dotyczących zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych (jest to odstępstwo od *Założeń*, w których zostało zapisane, że podmiotem odpowiedzialnym za realizację tego obowiązku będą przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu paliw ciekłych). Natomiast w nowym art. 2b zamieszczono obowiązek oznakowania dystrybutorów używanych na stacjach paliwowych do benzyn silnikowych o zawartości powyżej 5% biokomponentów oraz do oleju napędowego o zawartości powyżej 7% biokomponentów. Ponadto, dystrybutorzy te oznakowuje się, umieszczając na nich informacje dotyczące konieczności upewnienia się przez konsumenta, czy te paliwa mogą być stosowane w pojeździe, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi pojazdu lub ze wskazaniem producenta tego pojazdu, oraz celowości stosowania paliwa ciekłego niewywierającego niekorzystnego wpływu na pojazd. Będzie to przepis odnoszący się do sytuacji, w której konsument ma do wyboru benzynę tzw. E5 oraz E10, i nie ma pewności, który z tych rodzajów benzyny może zastosować. W tym przypadku powinien wybrać rodzaj paliwa dotychczas stosowany, czyli benzynę E5. Szczegółowy regulacja zostanie zawarta w akcie wykonawczym. Niniejszy przepis stanowi implementację postanowień dyrektywy, które mówią o: „zapewnieniu konsumentom należytych informacji (...) zwłaszcza dotyczących właściwego stosowania różnych mieszanek paliw”.

Szczegółowy sposób wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 2b ust. 1 pozostawiono do uregulowania w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki.

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*.

Kontrolę realizacji spełniania obowiązków nałożonych na przedsiębiorców w art. 2a oraz 2b ust. 1 prowadzi (zgodnie z nowym art. 14a) Inspekcja Handlowa. Za niespełnienie powyższych wymogów zamieszczania na stacjach paliwowych czytelnych informacji dotyczących zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych oraz obowiązku oznakowania dystrybutorów będzie groziła kara grzywny (art. 31 a). Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa w art. 31a, następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. *Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* (Dz.U. z 2008 r. Nr 133, poz. 848, z późn. zm.).

W nowym art. 40a zamieszczono, zgodnie z wymogiem dyrektywy, zobowiązanie dla przedsiębiorców wprowadzających do obrotu benzynę silnikową z zawartością do 10% bioetanolu na stacjach paliwowych (tzw. „stacyjniki”) do wprowadzania do obrotu na tych stacjach benzyn silnikowych o zawartości bioetanolu do 5 % i zawartości tlenu wynoszącej do 2,7 %. Przepis 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 (do 31 grudnia 2013 r.) dwóch rodzajów benzyn - zawierających do 5 % bioetanolu oraz zawierających do 10 % bioetanolu. Zgodnie z postawieniami dyrektywy istnieje możliwość przedłużenia tego okresu w zależności od istniejących potrzeb. Omawiany przepis art. 40a stanowi odstępstwo od *Założeń*, w których wskazano, że podmiotem odpowiedzialnym za realizację tego obowiązku będą przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu paliw ciekłych. Jednakże podczas uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych ustalono, że zasadnym będzie określenie w sposób bardziej precyzyjny podmiotu zobowiązanego do realizacji tego obowiązku w celu jego sprawniejszego egzekwowania.

Kontrolę realizacji spełniania obowiązków nałożonych na przedsiębiorców w art. 40 a prowadzi Inspekcja Handlowa. Kontrola spełniania obowiązku wprowadzania do obrotu benzyny E5 na stacji paliwowej polega na sprawdzeniu dostępności dystrybutora zawierającego paliwo E5 w przypadku, gdy na tej stacji paliwowej dostępny jest dystrybutor z paliwem E10.

W celu ułatwienia przeprowadzania kontroli obowiązków nałożonych niniejszą regulacją, wyłączono spod obowiązku zawiadomienia przedsiębiorcy o zamiarze wszczęcia tych kontroli (jak ma to miejsce w przypadku badania jakości paliw), wprowadzając zmiany w przepisach ustawy o *swobodzie działalności gospodarczej*.

Jest to odstępstwo od *Założeń*, które nie przewidywały takiej zmiany. Rozwiązanie to wprowadzono zgodnie z przedstawioną podczas uzgodnień międzyresortowych propozycją Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zarządzającego systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw, w celu usprawnienia i obniżenia kosztów tej kontroli.

Przepis karny określony w art. 40 b stosuje się z uwzględnieniem zasad odpowiedzialności karnej określonych w przepisach ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks karny* (Dz. U. z 1997 r. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.). Istnieje możliwość, że niespełnienie wymogu wprowadzania do obrotu benzyn z zawartością do 5% bioetanolu i 2,7% tlenu do 31 grudnia 2013 r. przez przedsiębiorcę wprowadzającego do obrotu benzyny silnikowe o zawartości do 10% bioetanolu na stacjach paliw może doprowadzić do uszczerbku na mieniu polegającego na uszkodzeniu silnika pojazdu. Umyślne niespełnienie powyższego obowiązku będzie podlegało grzywnie od 50 000 zł do 100 000 zł.

Przepisy karne są łagodniejsze niż przyjęte w *Założeniach*. Zostały one sformułowane w taki sposób, ażeby zapewnić spójność z istotą obowiązków określonych w art. 2a, 2b ust. 1 oraz 40 a projektu ustawy. Odstępstwem od *Założeń* jest również nieuwzględnienie w projekcie ustawy zapisów dotyczących wydłużenia do 3 lat okresu, na który zawierane są umowy kontraktacji surowców rolniczych. W trakcie konferencji uzgodnieniowej w ramach konsultacji społecznych wszyscy jej uczestnicy wnioskowali o usunięcie tych zapisów. Stanowisko takie poparło również Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Modyfikacją w stosunku do *Założeń* jest także skrócenie na wniosek Rządowego Centrum Legislacji okresu utrzymującego w mocy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1

ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o *systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* z 12 miesięcy do 6 miesięcy.

Projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o *działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z 2009 r. Nr 42, poz. 337).

Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy o *zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw* zgłosili kolejno:

1. Polskie Stowarzyszenie Producentów Oleju,
2. Krajowa Rada Gorzelnictwa i Produkcji Biopaliw,
3. Polski Koncern Naftowy ORLEN S.A.,
4. Krajowe Zrzeszenie Producentów Rzepaku,
5. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego,
6. Ośrodek Badawczo – Rozwojowy Przemysłu Rafineryjnego,
7. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
8. Grupa LOTOS S.A.,
9. Instytut Nafty i Gazu.

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.

Jak wynika z *Kompleksowej informacji na temat realizacji Wieloletniego programu promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008-2014* przyjętej na Radzie Ministrów w dniu 26 stycznia 2010 r. wsparcie rynku biokomponentów i biopaliw ze środków publicznych nie znajduje uzasadnienia, ponieważ nie przekłada się na realizację zapisanych w *Programie* podstawowych celów gospodarczych i społecznych, bowiem wspierane są biokomponenty w coraz większych ilościach sprowadzane z zagranicy, przy jednoczesnym niewykorzystaniu krajowego potencjału surowcowego i wytwórczego. Analiza poprzedzająca wprowadzenie zmian do *Programu* będzie uwzględniać decyzję Komisji Europejskiej w zakresie terminu stosowania obecnego systemu ulg w podatku akcyzowym dla biokomponentów, paliw z udziałem biokomponentów i biopaliw, który upływa z końcem kwietnia 2011 r. oraz zmierzać m.in. do ustalenia, czy w obecnych warunkach stosowanie obniżonych stawek akcyzy nie powoduje nadkompensaty.

Do projektu ustawy dołączono 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 benzyny 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 niektórych innych ustaw.

O C E N A S K U T K Ó W R E G U L A C J I

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana ustawa

Przepisy ustawy oddziałują bezpośrednio na przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania biokomponentów, przez wprowadzenie możliwości zwiększenia skali działalności w tym zakresie oraz na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania lub wprowadzania do obrotu paliw ciekłych, przez poprawienie warunków oraz obniżenie kosztów realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego.

Przepisy ustawy wprowadzą równocześnie dodatkowe obowiązki dla przedsiębiorców wprowadzających do obrotu paliwa ciekłe na stacjach paliw.

2. 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. Niniejsze ulgi w podatku akcyzowym dla paliw ciekłych z zawartością biokomponentów będą obowiązywały do 30 kwietnia 2011 r.

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.

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, 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 benzyn silnikowych o zawartości bioetanolu wynoszącej 5%, oleju napędowego o zawartości estrów wynoszącej 7% oraz estrów stanowiących samoistne paliwo (B100) (wariant po wejściu w życie niniejszej ustawy).

Przeprowadzone obliczenia wykazały, że w wariantcie (1) założone NCW zostałyby zrealizowane przy pomocy paliw ciekłych oraz biopaliwa B100 w ilości ok. 437 mln l, natomiast w wariantcie (2) przy pomocy paliw ciekłych i biopaliwa B100 w ilości 162 mln l.

W wariantcie (2) wpływy z akcyzy wyniosłyby o ok. 2,7 mln zł mniej, niż w wariantcie (1). Powyższa kwota zmniejszenia wpływów do budżetu z tytułu wprowadzenia nowej regulacji nie stanowi szczególnie istotnego zwiększenia obciążeń dla budżetu w porównaniu z sytuacją bez jej wprowadzenia (przy założeniu oszacowania wpływu dla budżetu dokonanego poprzez porównanie modelowych wariantów uwarunkowanych zrealizowaniem NCW na założonym poziomie). 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. 64 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 437 tys. m³ (ok. 437 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. 437 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 83 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.

3. 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, przez 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.

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

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

5. 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.

Projekt ustawy poddany został 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) Izbą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej,
- 9) Krajową Radą Gorzelnictwa i Produkcji Biopaliw,
- 10) Krajową Radą Izb Rolniczych,
- 11) Zarządem Krajowego Zrzeszenia Producentów Rzepaku,
- 12) Krajowym Związkiem Rolników, Kółek i Organizacji Rolniczych,
- 13) Polską Izbą Motoryzacyjną,
- 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 Gorzelników Polskich,
- 21) Grupą Lotos S.A.,
- 22) PKN Orlen S.A.,
- 23) Instytutem Technologii Nafty,
- 24) Naftą Polską S.A.,
- 25) Polskim Górnictwem Naftowym i Gazownictwem S.A.,
- 26) KK NSZZ „Solidarność”,
- 27) Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych,
- 28) Forum Związków Zawodowych,
- 29) Związkiem Pracodawców Branży Paliw Płynnych i Energetycznych,
- 30) Prezydentem Konfederacji Pracodawców Polskich,
- 31) Prezydentem Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 32) Prezesem Związku Rzemiosła Polskiego,
- 33) Business Centre Club – Związek Pracodawców.

W wyniku konsultacji społecznych projektu ustawy w stosunku do pierwotnej wersji z dnia 6 sierpnia 2010 r. przesłanej do konsultacji wprowadzono następujące zmiany:

- 1) W odniesieniu do art. 1 pkt 2 (projektowany art. 2a i 2b *ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw*):
 - a) W odniesieniu do projektowanego art. 2a:
 - Przepisy zawarte w art. 2a zostały przeniesione do art. 40 a;
 - W ust. 1 określono w sposób bardziej precyzyjny podmiot odpowiedzialny za realizację obowiązku oraz sposób realizacji obowiązku: „Przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 4 lit. a, są obowiązani wprowadzać do obrotu na tych stacjach benzyny silnikowe o zawartości: tlenu - wynoszącej do 2,7 % wagowo oraz bioetanolu - wynoszącej do 5,0 % objętościowo lub do 15,0 % objętościowo eteru etylo-tert-butylowego lub eteru etylo-tert-amyłowego.” Jest to odstępstwo od *Założeń*, w których wskazano, że podmiotem odpowiedzialnym za realizację tego obowiązku są przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu paliw ciekłych. Jednakże podczas uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych ustalono, że zasadnym będzie określenie w sposób bardziej precyzyjny podmiotu zobowiązanego do realizacji tego obowiązku w celu jego sprawniejszego egzekwowania;
 - Wykreślono ust. 2, w którym zapisana była delegacja ustawowa dla ministra właściwego do spraw gospodarki do wydania rozporządzenia, w którym określone zostanie sposób spełniania przez przedsiębiorców obowiązku, o którym mowa w ust. 1. Dzięki doprecyzowaniu przepisów w ust. 1 nie ma potrzeby wydawania rozporządzenia wykonawczego;
 - 2) W odniesieniu do projektowanego art. 2b:

- Przepisy zawarte w art. 2b zostały przeniesione do art. 2a, zostały one rozszerzone i podzielone na dwa artykuły: 2a i 2b;
 - W obecnym kształcie projektu ustawy w art. 2a znalazły się przepisy nakładające na przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu paliw ciekłych na stacjach paliwowych obowiązek zamieszczenia na stacjach paliwowych czytelnych informacji dotyczących zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych wprowadzanych do obrotu na tych stacjach. Informacje te należy umieścić na stacji paliwowej w miejscu ogólnodostępnym, w sposób widoczny i nieusuwalny. Niniejsze przepisy stosuje się również na stacjach zakładowych. Jest to odstępstwo od *Założeń*, w których wskazano, że podmiotem odpowiedzialnym za realizację tego obowiązku są przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu paliw ciekłych. Jednakże podczas uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych ustalono, że zasadnym będzie określenie w sposób bardziej precyzyjny podmiotu zobowiązanego do realizacji tego obowiązku w celu jego sprawniejszego egzekwowania;
 - W obecnym kształcie projektu ustawy w art. 2b znalazły się przepisy mówiące o obowiązku oznakowania na dystrybutorów używanych na stacjach paliwowych do benzyn silnikowych o zawartości powyżej 5% biokomponentów oraz do oleju napędowego o zawartości powyżej 7% biokomponentów w celu poinformowania konsumentów na temat zawartości biokomponentów w paliwie oraz konieczności upewnienia się o możliwości stosowania danego paliwa w jego pojeździe, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi pojazdu lub ze wskazaniem producenta tego pojazdu oraz celowości stosowania paliwa ciekłego niewywierającego niekorzystnego wpływu na pojazd. Wymóg oznakowania dystrybutorów dotyczy również stacji zakładowych. Szczegółowy sposób wykonania niniejszego obowiązku pozostawiono do uregulowania w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw gospodarki.
- 3) W odniesieniu do art. 1 pkt 5 (projektowany art. 31 a ustawy o *systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw*)
- Przepisy karne są łagodniejsze niż przyjęte w *Założeniach*. Zostały one sformułowane w taki sposób, ażeby zapewnić spójność z istotą obowiązków określonych w art. 2a, 2b oraz 40 a w obecnym kształcie projektu ustawy;
 - Przepisy karne art. 31 a ust 1 zostały przeniesione do art. 40 b;
 - Przepisy karne art. 31 a ust. 2 zostały przeniesione do art. 31 a oraz 31 b;
 - W obecnym kształcie projektu ustawy wysokość grzywny, o której mowa w art. 40 b określono od 50 000 zł do 100 000 zł.
- 4) Wykreślono w art. 2 (obecnie art. 3) pkt 2 oraz art. 3. Usunięte przepisy dotyczące wydłużenia do 3 lat okresu, na który są zawierane umowy kontraktacji surowców rolniczych stanowią odstępstwo od *Założeń*. W trakcie konferencji uzgodnieniowej w ramach konsultacji społecznych wszyscy jej uczestnicy wnioskowali o usunięcie

tych zapisów. Stanowisko takie poparło również Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Nie uwzględniono natomiast następujących uwag :

- 1) Z projektu ustawy nie usunięto przepisów dotyczących paliw ciekłych z zawartością do 10% biokomponentów (B10 oraz E10). Pozostawienie jedynie przepisów umożliwiających wprowadzenie do obrotu olejów napędowych z zawartością do 7% biokomponentów (B7) byłoby zbyt znaczącą zmianą w stosunku do *Założeń*. Takie rozwiązanie skutkowałoby opracowaniem nowego projektu założeń i jego ponownym procedowaniem, co wydłużyłoby proces legislacyjny przedmiotowego aktu prawnego.
- 2) w odniesieniu do art. 1 ust. 1:
 - Nie uwzględniono w definicji oleju napędowego zapisów dotyczących węglowodorów syntetycznych. Z uwagi na brak stosownych wymagań jakościowych nie ma uzasadnienia zmiany definicji oleju napędowego. Ponadto przepisy dyrektywy wskazują jedynie możliwość dodawania do olejów napędowych do 7% FAME (estrów metylowych kwasów tłuszczowych);
 - Nie zmniejszono w definicji oleju napędowego dopuszczalnej zawartości biokomponentów z 10% do 7%. Należy podkreślić, że dyrektywa 2009/30/WE zezwala Państwom Członkowskim na wprowadzanie do obrotu oleju napędowego zawierającego ponad 7 % estrów. W preambule dyrektywy wskazano, iż zachęca się CEN do opracowania normy „B10”. Z uwagi na obecnie obowiązującą normę będzie można stosować jedynie B7 (po wydaniu rozporządzenia ws. wymagań jakościowych). Zapis w ustawie wprowadzający B10 pozwoli na sprawniejsze wprowadzenie w przyszłości (po opublikowaniu właściwej normy) B10 do obrotu, ponieważ wymagać to będzie jedynie wydania rozporządzenia ws. wymagań jakościowych.
- 3) w odniesieniu do art. 1 pkt 2:
 - Nie zmieniono podmiotu odpowiedzialnego za realizację obowiązku informowania konsumenta o zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych. W trakcie konsultacji społecznych pojawiły się propozycje, aby podmiotem odpowiedzialnym za realizację tego obowiązku były: instytucje państwowe, przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego, dystrybutorzy pojazdów na polskim rynku lub też stacje kontroli pojazdów. Nie dokonano również zmiany sposobu realizacji przedmiotowego obowiązku. Podczas konsultacji proponowano, aby niniejszy obowiązek został zrealizowany m.in. poprzez odpowiednie zapisy w książce obsługi pojazdu, umieszczenie naklejki przy wlewach paliwa pojazdów, przeprowadzenie akcji informacyjnych lub też stworzenie katalogu samochodów. W opinii Ministerstwa Gospodarki przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania paliw ciekłych do obrotu na stacjach paliwowych są najbardziej odpowiednim podmiotem do realizacji przedmiotowego obowiązku;

- Nie ograniczono obowiązku informowania konsumentów o zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych jedynie do B10 i E10. Zgodnie z przepisami dyrektywy 2009/30/WE obowiązek informowania konsumenta o zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych dotyczy wszystkich paliw. Niniejszy obowiązek będzie realizowany poprzez zamieszczenie na stacjach paliwowych czytelnych informacji na temat zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych oraz poprzez oznakowanie dystrybutorów używanych na stacjach paliwowych do benzyn silnikowych o zawartości powyżej 5% biokomponentów oraz do oleju napędowego o zawartości powyżej 7% biokomponentów. Ponadto, dystrybutory te oznakowuje się poprzez zamieszczenie informacji na temat konieczności upewnienia się przez konsumenta, czy te paliwa mogą być stosowane w pojeździe, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi pojazdu lub ze wskazaniem producenta tego pojazdu, oraz celowości stosowania paliwa ciekłego niewywierającego niekorzystnego wpływu na pojazd.

Podczas uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych zostały zgłoszone również uwagi do ustawy o *systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* oraz do *ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*, jednakże w sposób istotny wykraczały one poza zakres *Założeń*. W związku z powyższym nie zostały one uwzględnione.