

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych^{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 późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 1. Ustawa określa zasady:

- 1) organizacji i działania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw przeznaczonych do stosowania:
 - a) w pojazdach, w tym ciągnikach rolniczych, maszynach nieporuszających się po drogach, a także rekreacyjnych jednostkach pływających, jeżeli nie znajdują się na wodach morskich,
 - b) w instalacjach energetycznego spalania oraz w statkach żeglugi śródlądowej, jeżeli nie znajdują się na wodach morskich,
 - c) w wybranych flotach,
 - d) przez rolników na własny użytek,
- 2) monitorowania oraz stosowania niektórych środków ograniczania emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw stosowanych w transporcie i energii elektrycznej stosowanej w pojazdach samochodowych

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji dokonuje częściowego wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającą 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 05.06.2009, str. 88).

²⁾ Niniejsza ustawa została notyfikowana Komisji Europejskiej w dniu 17 grudnia 2013 r., pod numerem 2013/0689/PL, zgodnie z § 4 rozporządzenia 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), które wdraża dyrektywę 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, str. 37, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 337, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 157, poz. 976, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 oraz z 2011 r. Nr 153, poz. 902.

– w celu ograniczania negatywnych skutków oddziaływania paliw na środowisko oraz zdrowie ludzi.”;

2) w art. 2 w ust. 1:

a) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) paliwa – paliwa ciekłe, biopaliwa ciekłe lub inne paliwa odnawialne, gaz skroplony (LPG), sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG), lekki olej opałowy, ciężki olej opałowy oraz olej do silników statków żeglugi śródlądowej;

4) paliwa ciekłe:

a) benzyny silnikowe zawierające do 10,0% objętościowo biokomponentów 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. z 2013 r. poz. 1164), stosowane w szczególności w pojazdach oraz rekreacyjnych jednostkach pływających, wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym,

b) olej napędowy zawierający do 7,0% objętościowo biokomponentów, o których mowa w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, stosowany w szczególności w pojazdach, w tym ciągnikach rolniczych, maszynach nieporuszających się po drogach, a także rekreacyjnych jednostkach pływających, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym;”;

b) pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6) gaz skroplony (LPG) – mieszaninę skroplonych gazów węglowodorowych, głównie propanu C3 i butanu C4, stosowaną w silnikach przystosowanych do spalania tego paliwa – oznaczony kodami CN 2711 12 97 oraz 2711 13 97;

7) sprężony gaz ziemny (CNG) – mieszaninę sprężonych gazów węglowodorowych, głównie metanu C1, stosowaną w silnikach przystosowanych do spalania tego paliwa – oznaczony kodem CN 2711 21 00;”;

c) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) skroplony gaz ziemny (LNG) – mieszaninę skroplonych gazów węglowodorowych, głównie metanu C1, stosowaną w silnikach

przystosowanych do spalania tego paliwa – oznaczony kodem CN 2711 11 00;”;

d) pkt 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„8) lekki olej opałowy – olej oznaczony kodami CN ex 2710 19 43, ex 2710 19 46, ex 2710 19 47, ex 2710 20 11, ex 2710 20 15 oraz ex 2710 20 17, stosowany do celów opałowych w instalacjach energetycznego spalania paliw;

9) ciężki olej opałowy – olej oznaczony kodami CN 2710 19 62, 2710 19 64, 2710 20 31 oraz 2710 20 35, stosowany do celów opałowych w instalacjach energetycznego spalania paliw;”;

e) pkt 18 i 19 otrzymują brzmienie:

„18) stacja paliwowa – zespół urządzeń służących do zaopatrywania przez przedsiębiorcę w paliwa w szczególności pojazdów, w tym ciągników rolniczych, maszyn nieporuszających się po drogach, a także rekreacyjnych jednostek pływających;

19) stacja zakładowa – zespół urządzeń należących do przedsiębiorcy, służących do zaopatrywania w paliwa w szczególności pojazdów, w tym ciągników rolniczych, maszyn nieporuszających się po drogach, rekreacyjnych jednostek pływających, a także wybranych flot, przez niego używanych;”;

f) pkt 23 otrzymuje brzmienie:

„23) wybrana flota – grupę co najmniej 4 pojazdów, w tym ciągników rolniczych, lub maszyn nieporuszających się po drogach albo grupę lokomotyw lub statków żeglugi śródlądowej, wyposażonych w silniki przystosowane do spalania biopaliwa ciekłego, będącą własnością lub użytkowaną przez osobę fizyczną wykonującą działalność gospodarczą, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej;”;

g) w pkt 24 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 25–38 w brzmieniu:

„25) inne paliwa odnawialne – paliwa odnawialne inne niż biopaliwa ciekłe, o których mowa w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych;

26) statek żeglugi śródlądowej – statek, o którym mowa w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857,

z późn. zm.⁴⁾), jeżeli nie znajduje się na wodach morskich, z wyłączeniem rekreacyjnej jednostki pływającej, o której mowa w pkt 27;

- 27) rekreacyjna jednostka pływająca – jednostkę pływającą każdego typu przeznaczoną do celów sportowych i rekreacyjnych, o długości kadłuba od 2,5 m do 24 m, mierzonej w sposób określony w mających do niej zastosowanie normach zharmonizowanych, niezależnie od rodzaju jej napędu, jeżeli nie znajduje się na wodach morskich;
- 28) Narodowy Cel Redukcyjny – minimalną wartość ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub oleju do silników statków żeglugi śródlądowej stosowanych w transporcie oraz energii elektrycznej stosowanej w pojazdach samochodowych, w przeliczeniu na jednostkę energii;
- 29) podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny:
 - a) każdy podmiot, w tym mający siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub oleju do silników statków żeglugi śródlądowej, który sprzedaje lub zbywa je w innej formie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub zużywa na potrzeby własne na tym terytorium,
 - b) przedsiębiorstwo energetyczne w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2012 r. poz. 1059 oraz z 2013 r. poz. 984 i 1238), wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną stosowaną w pojazdach samochodowych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700 i 991), po poinformowaniu Prezesa Urzędu

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009 r. Nr 98, poz. 818, z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 182, poz. 1228, z 2011 r. Nr 106, poz. 622, Nr 168, poz. 1003, Nr 171, poz. 1016, Nr 222, poz. 1326, Nr 227, poz. 1367 oraz z 2013 r. poz. 829 i 1014.

Regulacji Energetyki o przyjęciu obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1;

- 30) import – import w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 108, poz. 626, z późn. zm.⁵⁾);
- 31) nabycie wewnątrzwspólnotowe – nabycie wewnątrzwspólnotowe w rozumieniu ustawy wymienionej w pkt 30;
- 32) cykl życia paliw lub energii – okres obejmujący etapy niezbędne do wytworzenia danego paliwa lub energii elektrycznej, uwzględniający w szczególności uprawę lub wydobycie, transport, wytwarzanie, przetwarzanie, aż do zużycia tego paliwa w transporcie lub energii elektrycznej w pojazdach samochodowych;
- 33) gazy cieplarniane – ditlenek węgla, podtlenek azotu oraz metan;
- 34) emisja gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw – wprowadzenie do powietrza gazów cieplarnianych, wynikające z cyklu życia paliw, niezależnie od źródła pochodzenia tej emisji;
- 35) emisja gazów cieplarnianych w cyklu życia energii – wprowadzenie do powietrza gazów cieplarnianych, wynikające z cyklu życia energii, niezależnie od źródła pochodzenia tej emisji;
- 36) emisja gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii – iloraz całkowitej masy emisji gazów cieplarnianych wprowadzonych do powietrza w cyklu życia paliw lub energii, przeliczonej na ditlenek węgla, oraz całkowitej wartości opałowej paliwa lub wartości energetycznej dostarczonej energii, wyrażony jako $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$;
- 37) dodatki metaliczne – dodatki do benzyn silnikowych produkowane na bazie manganu, w tym trikarbonylek (metylocyklopentadieno) manganowy;
- 38) dystrybutor – odmierzacz paliw będący instalacją pomiarową, przeznaczony do tankowania paliw na stacjach paliwowych i zakładowych.”;

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 120, poz. 690, Nr 171, poz. 1016, Nr 205, poz. 1208, Nr 232, poz. 1378 i Nr 291, poz. 1707, z 2012 r. poz. 1342 i 1456 oraz z 2013 r. poz. 939 i 1231.

3) w art. 3:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Paliwa transportowane, magazynowane, wprowadzane do obrotu oraz gromadzone w stacjach zakładowych powinny spełniać wymagania jakościowe, określone dla danego paliwa ze względu na ochronę środowiska, wpływ na zdrowie ludzi oraz prawidłową pracę silników zamontowanych w pojazdach, w tym ciągnikach rolniczych, maszynach nieporuszających się po drogach, a także rekreacyjnych jednostkach pływających.”,

b) w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) skroplonego gazu ziemnego (LNG), biorąc pod uwagę wartości parametrów jakościowych, określone w odpowiednich normach w tym zakresie, stan wiedzy technicznej wynikający z badań tego paliwa, a także doświadczeń w jego stosowaniu;

6) innych paliw odnawialnych, biorąc pod uwagę stan wiedzy technicznej w tym zakresie wynikający z badań tych paliw, a także doświadczeń w ich stosowaniu.”,

c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Paliwa wyprodukowane lub dopuszczone do obrotu w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, w Republice Turcji albo w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zgodnie z przepisami obowiązującymi w tych państwach, które spełniają wymagania wynikające z przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie, mogą być transportowane, magazynowane, wprowadzane do obrotu oraz gromadzone na stacjach zakładowych, o ile odpowiadają wymaganiom wynikającym z przepisów technicznych, wydanych ze względu na ochronę zdrowia i życia ludzi i zwierząt, środowiska lub interesów konsumentów.”;

4) w art. 6 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Po uzyskaniu zgody, o której mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw gospodarki może określić, w drodze rozporządzenia, na czas oznaczony, nie dłuższy niż 6 miesięcy:

1) wymagania jakościowe dla paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych inne niż określone w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1 lub 2,

- 2) rodzaj oznaczenia numerycznego umożliwiającego identyfikację paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych oraz ich nazwy,
 - 3) terminy obowiązywania wymagań jakościowych dla poszczególnych rodzajów paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych
– mając na względzie ochronę środowiska, zdrowie ludzi oraz wpływ stosowania tych paliw, odpowiadających takim wymaganiom, na eksploatację pojazdów, w tym ciągników rolniczych, maszyn nieporuszających się po drogach, a także rekreacyjnych jednostek pływających.”;
- 5) w art. 7:
- a) w ust. 1 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
„3) innych paliw odnawialnych niespełniających wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 6.”,
 - b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:
„7. Zabrania się wprowadzania do obrotu skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz jego używania w stacjach zakładowych, jeżeli nie spełnia wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 5.”;
- 6) w art. 9 po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:
- „2a. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów może wezwać właściciela lub użytkownika wybranej floty do uzupełnienia zgłoszenia w terminie nie krótszym niż 7 dni.
- 2b. Termin, o którym mowa w ust. 2 w zdaniu drugim, biegnie od dnia otrzymania uzupełnienia zgłoszenia.”;
- 7) w art. 9a:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„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, w szczególności informacji o zawartości bioetanolu w benzynach silnikowych.”,
 - b) uchyla się ust. 4;

8) po art. 9a dodaje się art. 9b–9d w brzmieniu:

„Art. 9b. 1. Przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych zawierających od 5,0% do 10,0% objętościowo bioetanolu lub od 15,0% do 22,0% objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amylowego są obowiązani także wprowadzać do obrotu na tych stacjach benzyny silnikowe o zawartości:

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

2. Dystrybutory używane na stacjach paliwowych do benzyn silnikowych zawierających od 5,0% do 10,0% objętościowo bioetanolu lub od 15,0% do 22,0% objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amylowego należy oznakować:

- 1) w sposób umożliwiający identyfikację rodzaju paliwa ciekłego i maksymalnych udziałów objętościowych tego biokomponentu zawartego w paliwie, wyrażonych w procentach;
- 2) umieszczając na nich informacje dotyczące konieczności upewnienia się przez konsumenta, czy paliwa te mogą być stosowane w używanym przez niego silniku.

3. Wymóg oznakowania dystrybutorów, o którym mowa w ust. 2, dotyczy także dystrybutorów używanych na stacjach zakładowych.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oznakowania dystrybutorów używanych na stacjach, o których mowa w ust. 2 i 3, uwzględniając konieczność rozróżnienia rodzajów paliw oraz interes konsumentów.

Art. 9c. 1. Dystrybutory używane na stacjach paliwowych do benzyn silnikowych zawierających dodatki metaliczne należy oznakować, umieszczając na nich widoczną i czytelną informację o następującej treści: „Zawiera dodatki metaliczne”.

2. Wymóg oznakowania dystrybutorów, o którym mowa w ust. 1, dotyczy także dystrybutorów używanych na stacjach zakładowych.

Art. 9d. 1. Kontrolę wykonania obowiązków, o których mowa w art. 9a, art. 9b ust. 1–3 oraz art. 9c, przeprowadza Inspekcja Handlowa.

2. Do kontroli wykonania obowiązków, o których mowa w art. 9a, art. 9b ust. 1-3 oraz art. 9c, oraz do postępowania pokontrolnego stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej.”;

9) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Art. 10. W działalności badawczej prowadzonej przez jednostki naukowe, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki (Dz. U. Nr 96, poz. 615, z 2011 r. Nr 84, poz. 455 i Nr 185, poz. 1092 oraz z 2013 r. poz. 675), dopuszcza się stosowanie biopaliw ciekłych oraz innych paliw odnawialnych niespełniających wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 2 i 6 oraz art. 4 ust. 2.”;

10) w art. 12 w ust. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) prowadzenie wykazów:

- a) przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, transportowania oraz magazynowania paliw,
- b) stacji paliwowych oraz stacji zakładowych,
- c) hurtowni paliw
– sporządzanych w szczególności na podstawie danych z kontroli przeprowadzanych przez Inspekcję Handlową;”;

b) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) określanie minimalnej liczby stacji paliwowych oraz stacji zakładowych, w których dokonywana będzie kontrola jakości gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG);”;

c) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) sporządzanie planu kontroli jakości paliw;”;

11) w art. 15 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do przeprowadzania kontroli, zabezpieczania dowodów, pobierania i badania próbek oraz postępowania pokontrolnego w zakresie nieuregulowanym niniejszą ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej.”;

12) po art. 19 dodaje się art. 19a w brzmieniu:

„Art. 19a. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, sposób pobierania próbek:

1) innych paliw odnawialnych,

2) skroplonego gazu ziemnego (LNG)

– odrębnie dla każdego rodzaju paliw, o których mowa w pkt 1 i 2, biorąc pod uwagę stan wiedzy technicznej lub metody określone w odpowiednich normach.”;

13) w art. 20 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Po zakończeniu czynności, o których mowa w art. 17 lub w art. 18 ust. 2, inspektor sporządza protokół pobrania próbek paliw.”;

14) art. 22 otrzymuje brzmienie:

„Art. 22. 1. Inspektor lub upoważniony pracownik Inspekcji Handlowej niezwłocznie przekazuje upoważnionemu pracownikowi akredytowanego laboratorium pobrane próbki, w warunkach uniemożliwiających zmianę jakości paliwa i jego cech charakterystycznych.

2. Jedna z próbek stanowi próbkę kontrolną, a drugą próbkę przeznaczają się do badań.

3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w przypadku badania próbek sprężonego gazu ziemnego (CNG) i próbek kontrolnych w toku kontroli przez pracownika akredytowanego laboratorium.

4. Badania pobranych próbek paliw i próbek kontrolnych przeprowadza się w akredytowanym laboratorium. Badania próbek sprężonego gazu ziemnego (CNG) i próbek kontrolnych mogą być przeprowadzane także w toku kontroli przez pracownika akredytowanego laboratorium.

5. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej przeprowadza, na pisemny wniosek kontrolowanego przedsiębiorcy lub rolnika wytwarzającego biopaliwa ciekłe na własny użytek, badania próbki kontrolnej w akredytowanym laboratorium, z zastrzeżeniem ust. 7.

6. Wniosek, o którym mowa w ust. 5, składa się w terminie 7 dni od dnia przedstawienia kontrolowanemu protokołu kontroli do podpisania.

7. W przypadku gdy przeprowadzone badania próbki sprężonego gazu ziemnego (CNG) wykazały, że paliwo to nie spełnia wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 4, badania próbki kontrolnej przeprowadza się z urzędu.

8. Wyniki badań pobranych próbek stosuje się do jakości całej partii paliwa znajdującego się w zbiorniku, z którego pobrano próbki.”;

15) w art. 24 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Jeżeli przeprowadzone badania wykazały, że paliwo nie spełnia wymagań jakościowych określonych w ustawie, Zarządzający zobowiązuje kontrolowanego, w drodze decyzji, do uiszczenia kwoty stanowiącej równowartość kosztów przeprowadzonych badań próbki przeznaczonej do badań, o której mowa w art. 22 ust. 2.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 22 ust. 5, wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej pobiera od kontrolowanego zaliczkę w wysokości kosztów badania próbki kontrolnej po uprzednim wezwaniu go do złożenia tej zaliczki.”;

16) art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Art. 25. 1. Akredytowane laboratoria, które nie są prowadzone przez Zarządzającego, przeprowadzają badania:

- 1) próbek pobranych do badań – na podstawie umowy zawartej z Zarządzającym;
- 2) próbek kontrolnych sprężonego gazu (CNG) – na podstawie umowy zawartej z Zarządzającym;
- 3) pozostałych próbek kontrolnych – na podstawie umowy zawartej z wojewódzkim inspektorem Inspekcji Handlowej.

2. Umowy, o których mowa w ust. 1, powinny zawierać w szczególności postanowienia dotyczące liczby próbek przekazywanych do badań, terminu wykonania badań, sposobu rozliczeń za wykonane badania, odpowiedzialności stron za niedotrzymanie warunków umowy, okresu jej obowiązywania i warunków rozwiązania.”;

17) po art. 26 dodaje się art. 26a w brzmieniu:

„Art. 26a. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, metody badania jakości:

- 1) innych paliw odnawialnych,
- 2) skroplonego gazu ziemnego (LNG)

– odrębnie dla każdego rodzaju paliw, o których mowa w pkt 1 i 2, biorąc pod uwagę stan wiedzy technicznej lub metody określone w odpowiednich normach.”;

18) w art. 27 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Pozostałości po próbkach oraz próbki kontrolne sprężonego gazu ziemnego (CNG) niepoddane badaniom podlegają, na wniosek Zarządzającego, komisijnemu zniszczeniu przez akredytowane laboratorium przeprowadzające badania.”;

19) art. 28 otrzymuje brzmienie:

„Art. 28. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej sporządza i przekazuje Zarządzającemu roczny raport zawierający analizę wyników kontroli jakości paliw oraz informacje o przebiegu kontroli i innych podejmowanych działaniach, zgodnie z programem kontroli sporządzonym na podstawie planu kontroli jakości paliw.”;

20) w art. 29:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządzający na podstawie rocznych raportów, o których mowa w art. 28, sporządza roczny zbiorczy raport dotyczący jakości paliw ciekłych, biopaliw ciekłych i innych paliw odnawialnych oraz gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG) i skroplonego gazu ziemnego (LNG).”;

b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) lekkim oleju opałowym, na podstawie rocznych raportów, o których mowa w art. 28;”;

21) po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Zasady monitorowania oraz stosowania niektórych środków ograniczania emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw stosowanych w transporcie i energii elektrycznej stosowanej w pojazdach samochodowych

Art. 30b. 1. Podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny jest obowiązany, do dnia 31 grudnia 2020 r. włącznie, zapewnić minimalną wartość ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG), skroplonego gazu ziemnego (LNG) lub oleju do silników statków żeglugi śródlądowej, stosowanych w transporcie, w przeliczeniu na jednostkę energii sprzedawanych lub zbywanych w innej formie, lub zużywanych przez ten podmiot na potrzeby własne, oraz energii elektrycznej stosowanej w pojazdach samochodowych, sprzedawanej odbiorcy końcowemu lub zużywanej przez ten podmiot na potrzeby własne, wynoszącą 6%.

2. Wartość ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, oblicza się na podstawie wskaźników emisyjności gazów cieplarnianych dla poszczególnych paliw lub energii i wartości energetycznych tych paliw lub energii, określonych w przepisach wydanych

na podstawie art. 30h, w stosunku do wielkości emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z 2010 r.

Art. 30c. Podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny, mający siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany niezwłocznie poinformować Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, w formie pisemnej lub w postaci elektronicznej, o adresie do doręczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz o osobie upoważnionej do reprezentowania tego podmiotu, w szczególności do odbioru upoważnienia, o którym mowa w art. 30f ust. 2.

Art. 30d. 1. Podmioty realizujące Narodowy Cel Redukcyjny mogą wspólnie realizować obowiązek, o którym mowa w art. 30b ust. 1.

2. Podmioty realizujące Narodowy Cel Redukcyjny informują Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki o wspólnej realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1, w terminie do dnia 31 marca każdego roku.

3. W informacji, o której mowa w ust. 2, należy wskazać:

- 1) nazwę, adres i adres do doręczeń oraz siedzibę podmiotów, o których mowa w ust. 1;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP) podmiotów, o których mowa w ust. 1, oraz numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON), jeżeli został nadany, albo numer identyfikacyjny podmiotów w odpowiednich rejestrach państwa obcego;
- 3) rodzaj oraz zakres wykonywanej działalności gospodarczej przez podmioty, o których mowa w ust. 1;
- 4) podmiot obowiązany do złożenia sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 30i ust. 1.

4. Do informacji, o której mowa w ust. 2, każdy z podmiotów dołącza oświadczenie zawierające oznaczenie miejsca i datę złożenia oraz podpis osoby uprawnionej do jego reprezentowania, o następującej treści:

„Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, oświadczam, że:

- 1) dane zawarte w informacji są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) decyduję się na wspólną realizację obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania

jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm.) z następującymi przedsiębiorcami: ...;

- 3) znane mi są warunki określone w art. 30b ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw.”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

5. Informacja, o której mowa w ust. 2, może być sporządzona w postaci elektronicznej oraz przesyłana za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. Nr 144, poz. 1204, z późn. zm.⁶⁾).

6. Podmioty realizujące Narodowy Cel Redukcyjny, które wspólnie realizują obowiązek, o którym mowa w art. 30b ust. 1, składają wspólne sprawozdanie roczne, o którym mowa w art. 30i ust. 1. Do przekazywania sprawozdania rocznego jest obowiązany podmiot wskazany w informacji, o której mowa w ust. 3 pkt 4.

Art. 30e. 1. Przedsiębiorstwo energetyczne w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną stosowaną w pojazdach samochodowych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, może przyjąć obowiązek, o którym mowa w art. 30b ust. 1.

2. Przedsiębiorstwo energetyczne informuje Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki o przyjęciu obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1, w terminie do dnia 31 marca każdego roku.

3. W informacji, o której mowa w ust. 2, należy wskazać:

- 1) nazwę, adres i adres do doręczeń oraz siedzibę przedsiębiorstwa energetycznego, o którym mowa w ust. 1;
- 2) numer identyfikacji podatkowej (NIP) przedsiębiorstwa energetycznego, o którym mowa w ust. 1, oraz numer identyfikacyjny w krajowym rejestrze urzędowym podmiotów gospodarki narodowej (REGON), jeżeli został nadany, albo numer identyfikacyjny podmiotów w odpowiednich rejestrach państwa obcego;

⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 173, poz. 1808, z 2007 r. Nr 50, poz. 331, z 2008 r. Nr 171, poz. 1056 i Nr 216, poz. 1371, z 2009 r. Nr 201, poz. 1540, z 2011 r. Nr 85, poz. 459 i Nr 134, poz. 779, z 2012 r. poz. 1445 oraz z 2013 r. poz. 1036.

- 3) rodzaj oraz zakres wykonywanej działalności gospodarczej przez przedsiębiorstwo energetyczne, o którym mowa w ust. 1.

4. Do informacji, o której mowa w ust. 2, przedsiębiorstwo energetyczne dołącza oświadczenie zawierające oznaczenie miejsca i datę złożenia oraz podpis osoby uprawnionej do jego reprezentowania, o następującej treści:

„Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, oświadczam, że:

- 1) dane zawarte w informacji są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie obrotu energią elektryczną określone w ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2012 r. poz. 1059 oraz z 2013 r. poz. 984);
- 3) decyduję się na przyjęcie obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm.).”.

Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

5. Informacja, o której mowa w ust. 2, może być sporządzona w postaci elektronicznej oraz przesyłana za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną.

Art. 30f. 1. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki jest uprawniony do przeprowadzania kontroli podmiotów realizujących Narodowy Cel Redukcyjny, w zakresie wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1.

2. Czynności kontrolne wykonują upoważnieni pracownicy Urzędu Regulacji Energetyki po doręczeniu podmiotowi realizującemu Narodowy Cel Redukcyjny albo osobie przez niego upoważnionej upoważnienia do przeprowadzenia kontroli jego działalności.

3. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) imię, nazwisko oraz stanowisko służbowe pracownika organu kontroli uprawnionego do przeprowadzenia kontroli;
- 2) oznaczenie kontrolowanego;
- 3) określenie zakresu przedmiotowego kontroli;
- 4) wskazanie daty rozpoczęcia i przewidywanego terminu zakończenia kontroli;

- 5) wskazanie podstawy prawnej kontroli;
- 6) oznaczenie organu kontroli;
- 7) określenie daty i miejsca wystawienia upoważnienia;
- 8) podpis osoby wystawiającej upoważnienie, z podaniem zajmowanego stanowiska służbowego;
- 9) pouczenie o prawach i obowiązkach kontrolowanego.

4. Kontrola, o której mowa w ust. 1, polega na analizie wyjaśnień oraz dokumentów przedstawionych przez podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny.

5. Upoważnionym pracownikom, o których mowa w ust. 2, przysługuje prawo żądania od kontrolowanego podmiotu realizującego Narodowy Cel Redukcyjny:

- 1) ustnych i pisemnych wyjaśnień, a także przedstawienia dokumentów dotyczących zapewnienia minimalnej wartości ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw, o której mowa w art. 30b ust. 1;
- 2) przedstawienia dokumentów umożliwiających sprawdzenie zgodności stanu faktycznego z wielkością obliczoną zgodnie z art. 30b ust. 2.

6. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół, który w szczególności zawiera wnioski oraz pouczenie o sposobie złożenia zastrzeżeń co do jego treści w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia.

7. W przypadku odmowy podpisania protokołu przez podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny, kontrolujący dokonuje stosownej adnotacji w protokole. Odmowa podpisania protokołu nie stanowi przeszkody do jego podpisania przez kontrolującego i realizacji ustaleń kontroli.

8. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki może wezwać podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny do usunięcia uchybień określonych w protokole w terminie nie krótszym niż 7 dni.

Art. 30g. 1. Minister właściwy do spraw finansów publicznych przekazuje Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki, na podstawie danych z systemów administracji celnej prowadzonych na podstawie odrębnych przepisów i sporządzone według kodów CN, sprawozdanie roczne zawierające informacje dotyczące ilości gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz skroplonego gazu ziemnego (LNG) importowanych oraz sprowadzonych w ramach nabycia wewnątrzspółnotowego przez podmioty realizujące Narodowy Cel Redukcyjny, w terminie do 45 dni po zakończeniu roku kalendarzowego.

2. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki corocznie sporządza i przedstawia Radzie Ministrów, na podstawie sprawozdań rocznych złożonych stosownie do art. 30i ust. 1 przez podmioty realizujące Narodowy Cel Redukcyjny, zbiorczy raport roczny dla Komisji Europejskiej, dotyczący ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw i energii elektrycznej, w terminie do dnia 31 maja roku następującego po roku sprawozdawczym.

3. Prezes Urzędu Regulacji Energetyki przekazuje zbiorczy raport roczny, o którym mowa w ust. 2, Komisji Europejskiej w terminie do dnia 30 czerwca roku następującego po roku sprawozdawczym.

4. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres zbiorczego raportu rocznego, o którym mowa w ust. 2, uwzględniając przyjęte w Unii Europejskiej regulacje w tym zakresie, a także konieczność zapewnienia kompletności danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw i energii elektrycznej.

Art. 30h. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, po wydaniu przez Komisję Europejską regulacji określonych w art. 7a ust. 5 dyrektywy 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz. Urz. UE L 350 z 28.12.1998, str. 58, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 23, str. 182, z późn. zm.):

- 1) metodykę obliczania emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z paliw innych niż biopaliwa ciekłe oraz z energii elektrycznej przez podmioty realizujące Narodowy Cel Redukcyjny,
- 2) wskaźniki emisji gazów cieplarnianych dla poszczególnych paliw oraz energii,
- 3) wielkość emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z 2010 r.,
- 4) wartość opałową dla poszczególnych paliw oraz wartość energetyczną energii elektrycznej

– mając na względzie regulacje przyjęte w Unii Europejskiej w tym zakresie oraz stan wiedzy technicznej.

Art. 30i. 1. Podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny jest obowiązany do przekazywania Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki sprawozdania rocznego dotyczącego emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw i energii elektrycznej,

zwanego dalej „sprawozdaniem rocznym”, sporządzanego na podstawie faktur VAT lub innych dokumentów, w terminie do dnia 1 marca roku następującego po roku sprawozdawczym.

2. Sprawozdanie roczne może być sporządzone w postaci elektronicznej oraz przesyłane za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną.

3. Minister właściwy do spraw gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe dane i wzór sprawozdania rocznego oraz może określić w tym rozporządzeniu rodzaje innych dokumentów, o których mowa w ust. 1, mając na względzie przyjęte w Unii Europejskiej regulacje w tym zakresie, a także konieczność zapewnienia kompletności danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw i energii elektrycznej.”;

22) w art. 31 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kto wytwarza, transportuje, magazynuje lub wprowadza do obrotu paliwa ciekłe, biopaliwa ciekłe lub inne paliwa odnawialne, gaz skroplony (LPG), sprężony gaz ziemny (CNG), skroplony gaz ziemny (LNG) lub lekki olej opałowy niespełniające wymagań jakościowych określonych w ustawie, podlega grzywnie od 50 000 zł do 500 000 zł lub karze pozbawienia wolności do lat 3.”;

23) uchyla się art. 31a;

24) w art. 33:

- a) uchyla się ust. 3,
- b) uchyla się ust. 5 i 6;

25) po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

„Rozdział 3a

Kary pieniężne

Art. 35a. Karze pieniężnej podlega:

- 1) przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, magazynowania lub wprowadzania do obrotu biopaliw ciekłych przeznaczonych do stosowania w wybranej flocie, który magazynuje to biopaliwo w zbiorniku nieoznakowanym w sposób określony w art. 8 ust. 1 pkt 3;
- 2) przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, magazynowania lub wprowadzania do obrotu biopaliw ciekłych przeznaczonych

- do stosowania w wybranej flocie, który zaopatruje tę flotę w to biopaliwo z dystrybutora nieoznakowanego w sposób określony w art. 8 ust. 2 pkt 4;
- 3) właściciel lub użytkownik wybranej floty, który nie wykonuje obowiązku informowania Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o zmianie danych zawartych w zgłoszeniu, o którym mowa w art. 9 ust. 1;
 - 4) przedsiębiorca, który nie zamieszcza na stacji paliwowej lub stacji zakładowej informacji dotyczących zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych wprowadzanych do obrotu na tej stacji w sposób określony w art. 9a;
 - 5) przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych zawierających od 5,0% do 10,0% objętościowo bioetanolu lub od 15,0% do 22,0% objętościowo eteru etylo-tert-butylowego lub eteru etylo-tert-amylowego, który nie wykonuje obowiązku, o którym mowa w art. 9b ust. 1;
 - 6) przedsiębiorca, który nie oznakowuje dystrybutora na stacji paliwowej lub stacji zakładowej w sposób określony w art. 9b ust. 2 lub w art. 9c;
 - 7) podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny, który nie wykonał obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1;
 - 8) podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny, który nie przekazał w terminie sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 30i ust. 1, lub podał w tym sprawozdaniu nieprawdziwe dane.

Art. 35b. 1. W przypadku niewykonania obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1, przez podmioty realizujące wspólnie ten obowiązek, karze pieniężnej podlega ten z podmiotów, który nie zrealizował tego obowiązku.

2. W przypadku nieprzekazania sprawozdania rocznego, o którym mowa w art. 30i ust. 1, karze pieniężnej podlega podmiot wskazany zgodnie z art. 30d ust. 3 pkt 4.

Art. 35c. 1. Wysokość kary pieniężnej wymierzonej w przypadkach, o których mowa w art. 35a pkt 1–4, 6 i 8, wynosi 5000 zł.

2. Wysokość kary pieniężnej wymierzonej w przypadku, o którym mowa w art. 35a pkt 5, wynosi 10% przychodu uzyskanego z wprowadzonych do obrotu na tej stacji benzyn silnikowych w okresie 30 dni przed dniem rozpoczęcia kontroli.

3. Wysokość kary pieniężnej wymierzonej w przypadku, o którym mowa w art. 35a pkt 7, oblicza się według wzoru:

$$K = S \times O \times W$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- K – wysokość kary pieniężnej, wyrażoną w złotych [zł],
- S – stawkę 0,02, wyrażoną w złotych, za gram ekwiwalentu ditlenku węgla [zł/gCO_{2eq}],
- O – wartość niezrealizowanego obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1, wyrażoną w gramach ekwiwalentu ditlenku węgla w przeliczeniu na jednostkę energii [gCO_{2eq}/MJ],
- W – odpowiednio wartość opałową lub energetyczną sprzedanych, zbytych w innej formie lub zużytych na potrzeby własne paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG) lub skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz energii elektrycznej sprzedawanej odbiorcy końcowemu lub zużywanej na potrzeby własne, wyrażoną w jednostkach energii [MJ].

Art. 35d. 1. Karę pieniężną wymierza:

- 1) podmiotom, o których mowa w art. 35a w pkt 1–6, wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej właściwy ze względu na miejsce przeprowadzenia kontroli,
 - 2) podmiotom, o których mowa w art. 35a w pkt 7 i 8, Prezes Urzędu Regulacji Energetyki
- w drodze decyzji.

2. W przypadku łącznego niewykonania obowiązków, o których mowa w art. 9a, art. 9b ust. 2 i art. 9c, wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej może wymierzyć łączną karę pieniężną w wysokości od 5000 zł do 15 000 zł.

3. Wojewódzki inspektor Inspekcji Handlowej, ustalając wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 2, uwzględnia dotychczasową działalność w tym zakresie podmiotu dokonującego naruszenia, wielkość obrotu z tej działalności lub wartość paliw ciekłych wydanych na stacji zakładowej w roku poprzedzającym rok przeprowadzenia kontroli.

Art. 35e. 1. Wpływy z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 35a stanowią dochód budżetu państwa.

2. Do egzekucji kar pieniężnych stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1164) w art. 2 w ust. 1 w pkt 11 lit. a otrzymuje brzmienie:

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

Art. 3. Przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych realizuje obowiązek, o którym mowa w art. 9b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w terminie do dnia 31 grudnia 2020 r.

Art. 4. Sprawozdanie roczne, o którym mowa w art. 30i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, przekazuje się po raz pierwszy Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki za rok kalendarzowy następujący po roku wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 30h tej ustawy.

Art. 5. Informację, o której mowa w art. 30d ust. 2 i art. 30e ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, przekazuje się po raz pierwszy po dniu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 30h tej ustawy.

Art. 6. Zbiorczy raport roczny, o którym mowa w art. 30g ust. 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, Prezes Urzędu Regulacji Energetyki po raz pierwszy przekazuje za rok kalendarzowy następujący po roku wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie art. 30h tej ustawy.

Art. 7. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych został przygotowany w związku z koniecznością wdrożenia przepisów dyrektywy 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 (Dz. Urz. UE L 140) – zwanej dalej dyrektywą 2009/30/WE, która weszła w życie w dniu 25 czerwca 2009 r.

Obowiązek implementacji przepisów przedmiotowej dyrektywy powoduje konieczność wprowadzenia szeregu zmian do krajowego prawodawstwa m.in. w zakresie:

- ustanowienia obowiązku monitorowania i redukcji emisji gazów cieplarnianych z paliw i energii elektrycznej stosowanej w transporcie,
- umożliwienia wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych zawierających do 10% bioetanolu lub do 22% objętościowo eteru etylo-tert-butylowego lub eteru etylo-tert-amylowego,
- określenia obowiązku umieszczenia na stacjach paliwowych informacji dotyczącej zawartości dodatków metalicznych w benzynach silnikowych,
- określenia wymagań jakościowych dla paliw stosowanych w silnikach wykorzystywanych do napędu rekreacyjnych jednostek pływających.

Ponadto projekt ustawy wprowadza zmiany w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm.) w obszarach mających wpływ na funkcjonowanie systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw. Zmiany te dotyczą przede wszystkim zadań Zarządzającego systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw w Polsce – Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej UOKiK) oraz kontroli jakości paliw realizowanych przez Inspekcję Handlową (dalej IH).

Należy podkreślić, że obecnie zagadnienia związane z jakością paliw określa ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz

ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1199, z późn. zm.).

Ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw wdraża postanowienia dyrektywy 98/70/WE odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG w zakresie określenia wymagań jakościowych dla paliw ciekłych oraz ustanowienia zasad i sposobu funkcjonowania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw objętych dyrektywą 98/70/WE oraz w zakresie olejów opałowych i oleju do silników wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej objętych dyrektywą 1999/32/WE odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającą dyrektywę 93/12/EWG. Należy podkreślić, że ustawa z dnia 27 maja 2011 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 153, poz. 902) częściowo wdrożyła przepisy dyrektywy 2009/30/WE do polskiego porządku prawnego, wprowadzając możliwość zwiększenia z 5% do 7% dopuszczalnej ilości estrów dodawanych do oleju napędowego oraz wprowadzając obowiązek umieszczania na stacjach paliwowych informacji dotyczących zawartości biokomponentów w benzynach i oleju napędowym.

Projekt ustawy, poza zmianą ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm.), przewiduje dokonanie zmian w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1164).

I. Przepisy wynikające z konieczności wdrożenia dyrektywy 2009/30/WE do krajowego porządku prawnego

1. Ustanowienie obowiązku monitorowania i redukcji emisji gazów cieplarnianych z paliw i energii elektrycznej stosowanej w transporcie

Dyrektywa 2009/30/WE w art. 7a ust. 2 określa:

- poziom obowiązkowego do wypełnienia dla państw członkowskich celu redukcji emisji gazów cieplarnianych w wysokości 6% do 2020 r.,
- cele pośrednie (zwane w treści dyrektywy 2009/30/WE przejściowymi) w wysokości 2% do 2014 r. oraz 4% do 2017 r.

Ww. dyrektywa wskazuje również, w sposób ogólny, możliwe sposoby realizacji nałożonych na państwa członkowskie celów, wskazując w tym kontekście m.in. wykorzystanie biopaliw spełniających kryteria zrównoważonego rozwoju. W tym zakresie postanowienia dyrektywy pokrywają się z postanowieniami dyrektywy 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych, zmieniającej i w następstwie uchylającej dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE.

W związku z powyższym, projekt niniejszej ustawy wprowadza obowiązek ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez wprowadzenie obowiązku realizacji tzw. Narodowych Celów Redukcyjnych (dalej NCR) oraz ustanawianie mechanizmów mających na celu zapewnienie monitorowania realizacji tego obowiązku. Mając na uwadze powyższe, art. 1, w którym określono cel wydania ustawy, zostanie uzupełniony o zasady monitorowania oraz stosowania niektórych środków ograniczania emisji gazów cieplarnianych powstających w wyniku spalania paliw, a do ustawy zostaną wprowadzone następujące pojęcia: Narodowy Cel Redukcyjny, podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny, emisja gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw, emisja gazów cieplarnianych w cyklu życia energii, cykl życia paliw lub energii, gazy cieplarniane, emisja gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii.

Należy podkreślić, że przy podejmowaniu decyzji dotyczących sposobu implementacji wymogów Unii Europejskiej (dalej UE) do krajowego prawodawstwa i tym samym wskazaniu Urzędu Regulacji Energetyki (dalej URE), jako organu odpowiedzialnego za monitorowanie procedury realizacji NCR (m.in. koordynowanie sprawozdawczości w tym zakresie), Minister Gospodarki kierował się w szczególności racjonalnością wydatków budżetu państwa. URE posiada bowiem wieloletnie doświadczenie w monitorowaniu realizacji NCW, które będzie można wykorzystać w związku z obowiązkiem monitorowania realizacji NCR.

Projekt ustawy wprowadza również możliwość realizacji NCR przez grupę przedsiębiorców, umożliwiając ułatwienie wypełnienia ww. obowiązku, co jest zgodne z przepisami dyrektywy (art. 7a ust. 4). Przedsiębiorcy, którzy wspólnie wypełniają NCR, po poinformowaniu o tym Prezesa URE, będą uznawani za grupę przedsiębiorców, dla których poziom realizacji NCR w danym roku ulega zsumowaniu indywidualnych poziomów wykonanych przez poszczególnych przedsiębiorców wchodzących w skład danej grupy. Ponadto przedsiębiorcy wprowadzający do obrotu

energię elektryczną, przeznaczoną do zasilania pojazdów samochodowych, będą mogli zdecydować o przystąpieniu do realizacji NCR, po poinformowaniu o tym Prezesa URE.

Ustawa określa wysokość NCR na poziomie 6% w 2020 r. Wartość redukcji liczona będzie od bazowego poziomu emisji gazów cieplarnianych wyliczonego na podstawie danych za 2010 r.

Zgodnie ze wstępnymi propozycjami Komisji Europejskiej (dalej KE), cele w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych do atmosfery mogą być realizowane m.in. przez stosowanie biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz ograniczanie emisji powstających podczas spalania i uwalniania gazów do atmosfery w miejscach wydobywania ropy naftowej. Ponadto przedsiębiorcy będą mogli ograniczyć emisję gazów cieplarnianych poprzez stosowanie paliw o niższej wartości emisyjności, takich jak np. LPG czy CNG.

Art. 7a ust. 1 dyrektywy 2009/30/WE stanowi, że ze skutkiem od 2011 r. wchodzi w życie obowiązek sprawozdawczy w zakresie natężenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw. Jednakże niniejszy przepis stanowi również, iż w stosownych przypadkach Komisja Europejska ustanawia wytyczne dotyczące wdrażania niniejszego ustępu. Ponadto, zgodnie z ust. 5, środki niezbędne do wprowadzenia w życie art. 7a, w tym m.in. w zakresie ustanowienia metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia paliw i energii, metodykę obliczania wartości bazowej w 2010 r., regulacje dotyczące wspólnego wypełniania obowiązku redukcji przez grupę dostawców, są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą.

Zgodnie z procedurą komitetową wynikającą z przepisów dyrektywy 2009/30/WE KE wspomaga Komitet ds. Jakości Paliw, którego głównym celem jest wypracowanie wspólnego stanowiska w kwestii implementacji art. 7a dyrektywy 2009/30/WE. W ramach działania Komitetu, KE przekazała państwom członkowskim materiały do konsultacji dotyczące metodyki obliczeń emisji gazów cieplarnianych (w 2009 r. i 2010 r.). Na podstawie wyników tychże konsultacji KE przygotowała projekt dyrektywy ustanawiającej metodykę obliczeń i sprawozdawczości i przekazała go państwom członkowskim w październiku 2011 r.

W projekcie dyrektywy zaproponowano metodykę obliczania emisji gazów cieplarnianych opartą o odrębne wartości domyślne (*default values*) dla benzyn i oleju

napędowego, uwarunkowane źródłem pochodzenia surowca do ich produkcji, oraz dla innych paliw, np. LPG i CNG (określone w $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$). Ponadto zgodnie z założeniami projektu dyrektywy redukcja emisji GHG będzie liczona od konkretnej bazowej wartości (określonej w projekcie dyrektywy na poziomie emisji z roku 2010 wynoszącej $88,3 \text{ gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$). Komitet ds. Jakości Paliw do lutego 2012 r. dyskutował nad przedłożonym przez KE projektem dyrektywy, po czym na posiedzeniu ww. Komitetu, które odbyło się w dniu 23 lutego 2012 r., przeprowadzono głosowanie nad projektem dyrektywy. Polska głosowała za odrzuceniem projektu dyrektywy w brzmieniu proponowanym przez KE, ponieważ nie uwzględniała ona krajowego stanowiska popierającego zastosowania pojedynczej wartości domyślnej.

Prezentowane przez polską stronę podejście w sposób najpełniejszy reprezentuje interesy krajowego sektora zajmującego się przerobem ropy naftowej. Sektor paliwowy wyraża obawy, że przyjęcie odrębnych wartości domyślnych emisji GHG dla paliw, które zostanie uwarunkowane źródłem ich pochodzenia, może doprowadzić w dalszej perspektywie do wprowadzenia indywidualnej oceny emisji poszczególnych rodzajów ropy konwencjonalnej. To z kolei wpłynęłoby negatywnie na polskie rafinerie, korzystające przede wszystkim z rosyjskiej ropy REBCO, która z racji składu chemicznego byłaby obciążona wysokim wskaźnikiem emisyjności CO_2 (w przeciwieństwie do ropy używanej przez rafinerie w krajach EU15, korzystające przede wszystkim z ropy BRENT). Należy mieć na uwadze fakt, że krajowe rafinerie nie mają wpływu na wysokość emisji GHG, występujące podczas procesu wydobywania i przechowywania ropy na terenie Rosji – co dodatkowo komplikowałoby możliwości dokonywania tego typu obliczeń.

Wyniki głosowania nad projektem dyrektywy uwiarydowiły brak porozumienia państw członkowskich w przedmiotowej kwestii, jak również ogólną dezaprobatę dla propozycji zaproponowanych przez KE (za: 89 głosów; przeciw: 128; wstrzymało się od głosu: 128). W związku z ww. wynikami, projekt dyrektywy nie został dalej procedowany zgodnie z obowiązującym trybem i do dnia dzisiejszego nie został przekazany pod obrady Rady Unii Europejskiej. Jednocześnie w kwietniu 2012 r. w KE podjęta została ostatecznie decyzja o konieczności uzupełnienia projektu dyrektywy o ocenę skutków (*impact assessment*), uwzględniając w ten sposób postulaty znacznej części państw członkowskich zgłaszane w trakcie konsultacji, a także mówiące

o konieczności dokonania stosownych uzupełnień w projekcie. Decyzja ta została podjęta pomimo tego, że początkowo KE postulat ten odrzucała.

Wstępnie KE szacowała, że prace nad oceną skutków potrwać najwyżej do końca 2012 r. Jednakże na warsztatach zorganizowanych w dniu 20 grudnia 2012 r. przedstawione zostały jedynie wstępne wyniki prac obejmujące założenia opracowane przez firmę doradczą ICF International, które dotyczyły oceny skutków m.in. w zakresie propozycji alternatywnych metod obliczania emisji gazów cieplarnianych. Zaproponowane warianty opierają się na różnych założeniach wyjściowych, m.in. wartościach domyślnych (standardowych) lub rzeczywistych. Na kolejnych warsztatach zorganizowanych przez KE (w dniu 15 kwietnia 2013 r.) kontynuowana była dyskusja w ww. sprawie.

W ramach wariantów uwzględniających wartości domyślne zostało rozróżnionych kilka podgrup (propozycji alternatywnych) uwzględniających pojedyncze wartości domyślne dla poszczególnych rodzajów paliw lub też odrębne wartości domyślne uwzględniające źródło pochodzenia surowca – konwencjonalne i niekonwencjonalne źródła (np. piaski ropoносne). Ponadto, zgodnie z proponowanymi alternatywnymi scenariuszami, wartości domyślne mogą być określone na poziomie całej UE lub na poziomie poszczególnych państw członkowskich.

Zaproponowane warianty, które zostały zaprezentowane w grudniu 2012 r., zostały wstępnie opracowane w sposób bardzo ogólny, nie zawierały szeregu istotnych elementów, które pozwoliłyby na precyzyjne dokonanie analiz na poziomie poszczególnych państw członkowskich w zakresie wpływu, jaki proponowana regulacja wywrze na przedsiębiorców. Należy zatem zauważyć, że zarówno prace nad oceną skutków tej regulacji, jak i ostateczne propozycje dotyczące metodyki obliczeń oraz sprawozdawczości będą kontynuowane w KE. Na obecnym etapie Ministerstwo Gospodarki konsultuje poszczególne warianty z branżą paliwową oraz bierze aktywny udział w dyskusji toczącej się w tej kwestii na forum UE.

Mając na uwadze powyższe, w szczególności uwzględniając fakt, iż obecnie nie jest możliwe wskazanie jednoznacznego sposobu realizacji celów wynikających z art. 7a dyrektywy 2009/30/WE, w projekcie nowelizowanej ustawy przyjęto rozwiązanie, zgodnie z którym akty wykonawcze, określające szczegółową metodykę obliczania

emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z paliw innych niż biopaliwa ciekłe oraz z energii elektrycznej przez podmioty realizujące NCR, wskaźniki emisji gazów cieplarnianych dla poszczególnych paliw oraz energii, poziom emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z 2010 r., szczegółowy sposób wspólnej realizacji przez podmioty realizujące NCR obowiązków w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz sprawozdawczości, wejdą w życie w terminie późniejszym, a ich wydanie jest uzależnione od przedłożenia przez KE wytycznych w tym zakresie – a więc po zakończeniu prac nad projektem ww. dyrektywy i jej wejściem w życie.

Należy podkreślić, że wartości domyślne dla LPG i CNG zostały określone w projekcie dyrektywy na poziomie, który umożliwi redukcję na poziomie kilkunastu procent w stosunku do paliw mineralnych (benzyn silnikowych lub oleju napędowego). W związku z powyższym, zakładając, iż wstępne propozycje KE w tym zakresie nie ulegną zmianie, przedsiębiorcy zajmujący się obrotem przede wszystkim LPG i CNG na cele transportowe mogą się okazać „poszukiwanym partnerem” do wykazania redukcji emisji gazów cieplarnianych przez tych z przedsiębiorców, którzy zajmować się będą obrotem benzyną silnikową oraz olejem napędowym. W takich przypadkach istnieje bowiem możliwość skorzystania z przewidzianej w przepisach ustawy możliwości w zakresie wspólnego wypełniania NCR przez podmioty do tego zobowiązane.

Jednakże pokreślić należy, że w opinii podmiotów zobowiązanych do realizacji NCR zajmujących się działalnością gospodarczą w zakresie wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzwspólnotowego paliw ciekłych lub biopaliw ciekłych istnieje jedynie ograniczona możliwość wsparcia realizacji NCR poprzez dodatkową sprzedaż tzw. paliw niskoemisyjnych ze względu na już dojrzały i rozwinięty rynek LPG w Polsce (konsumpcja tego paliwa pozostaje od dłuższego czasu na stałym poziomie) oraz ograniczone możliwości zwiększenia produkcji tego paliwa przez rafinerię. Paliwo LPG niemal w całości pochodzi z importu (w ubiegłym roku sprowadzono do Polski 84% skonsumowanego LPG), więc biorąc pod uwagę, że zastępuje ono produkowane w kraju benzyny silnikowe, wzrost konsumpcji tego paliwa (w tym również z uwagi na konieczność realizacji NCR) nie leży w interesie krajowego przemysłu rafineryjnego i bezpieczeństwa energetycznego kraju.

Brak rozbudowanej i kosztownej infrastruktury oraz dostatecznej ilości pojazdów dostosowanych do LNG i CNG ogranicza wsparcie tych paliw na potrzeby realizacji NCR, rozumianego jako wzrost udziału LPG, LNG lub CNG będącego efektem konieczności realizacji obowiązku nałożonego na podmioty zobowiązane do realizacji NCR.

Ponadto należy podkreślić, że biokomponenty charakteryzują się znacznie niższą emisją gazów cieplarnianych (np. bioetanol z pszenicy – 55 gCO_{2eq}/MJ, estry – 52 gCO_{2eq}/MJ) niż paliwa gazowe (LPG – 73,6 gCO_{2eq}/MJ, LNG i CNG – 76,7 gCO_{2eq}/MJ), dając w związku z tym większe efekty w zakresie redukcji emisji. Mając na uwadze powyższe, redukcja emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw będzie głównie realizowana poprzez stosowanie niskoemisyjnych biokomponentów w paliwach oraz biopaliwach ciekłych.

Przepisy ustawy stanowią również, że w ramach zapewnienia mechanizmu monitoringu i sprawozdawczości realizacji przepisów ustawy, zostanie wprowadzony obowiązek corocznego (do dnia 1 marca) przedkładania szczegółowych sprawozdań Prezesowi URE przez podmioty zobowiązane do realizacji NCR dotyczących natężenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw i energii elektrycznej. Zgodnie z przepisami ustawy sprawozdania roczne mogą być sporządzone w postaci elektronicznej oraz przesyłane za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej.

Na podstawie ww. sprawozdań rocznych, Prezes URE będzie zobowiązany do corocznego sporządzania i przedstawiania Radzie Ministrów zbiorczego raportu dla KE (do dnia 31 maja), który następnie przekaże KE (do dnia 30 czerwca).

Przepisy ustawy zobowiązują również ministra właściwego do spraw finansów publicznych do przekazywania Prezesowi URE sprawozdania rocznego zawierającego informacje dotyczące ilości gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego (CNG) oraz skroplonego gazu ziemnego (LNG) importowanych oraz sprowadzanych w ramach nabycia wewnątrzspółnotowego przez podmioty realizujące NCR (art. 30g ust. 1).

Minister Gospodarki określi, w drodze rozporządzenia, wzór sprawozdania dla podmiotów realizujących NCR oraz sprawozdania zbiorczego przygotowywanego przez Prezesa URE, mając na względzie przyjęte w UE regulacje w tym zakresie.

Należy zaznaczyć, że za brak spełnienia obowiązków redukcyjnych będzie groziła podmiotom zobowiązanym do realizacji NCR sankcja w postaci kar pieniężnych wymierzanych w drodze decyzji administracyjnych. W przypadku braku zrealizowania NCR wymierzona zostanie kara pieniężna określona jako iloczyn stałej kwoty [zł/gCO_{2eq}], wartości emisji, która stanowi różnicę pomiędzy poziomem emisji, który został wykazany przez dany podmiot w okresie sprawozdawczym, a poziomem emisji umożliwiającym realizację celu głównego [gCO_{2eq}/MJ] oraz ilości paliw sprzedanych, zbytych w innej formie lub zużytych przez nich na potrzeby własne oraz energii elektrycznej sprzedawanej odbiorcy końcowemu lub zużywanej przez nich na potrzeby własne [MJ]. Należy przy tym zaznaczyć, że w przypadku przedsiębiorców, którzy będą wspólnie realizowali cele redukcyjne, zgodnie z przepisami ustawy, karze pieniężnej będzie podlegał ten podmiot, który faktycznie nie zrealizował tego obowiązku.

Organem odpowiedzialnym za nakładanie kar w obu wyżej wymienionych przypadkach będzie Prezes URE – art. 35d ust. 1 pkt 2.

W związku z koniecznością zapewnienia prawidłowego wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 30b ust. 1 ustawy, dodano art. 30f, na mocy którego powierza się Prezesowi URE upoważnienie do przeprowadzania kontroli podmiotów realizujących NCR. Czynności kontrolne wykonywać będą upoważnieni pracownicy URE po doręczeniu podmiotowi realizującemu NCR lub osobie przez niego upoważnionej upoważnienia do przeprowadzenia kontroli jego działalności. Kontrola będzie polegać na analizie wyjaśnień oraz dokumentów przedstawionych przez podmiot realizujący NCR. Z przeprowadzonej kontroli będzie sporządzony protokół z dokonanych czynności, który powinien zawierać zwłaszcza wnioski oraz pouczenie o sposobie złożenia zastrzeżeń co do jego treści, tj. 14 dni od dnia doręczenia protokołu. Jest to, w opinii projektodawcy, termin wystarczający na złożenie zastrzeżeń.

W przypadku odmowy podpisania protokołu z kontroli przez podmiot realizujący NCR, kontrolujący dokona stosownej adnotacji w protokole: odmowa podpisania tego protokołu nie stanowi przeszkody do jego podpisania przez kontrolującego i realizacji ustaleń kontroli. Prezes URE będzie miał także możliwość wezwania podmiotu realizującego NCR do usunięcia uchybień określonych w protokole z kontroli, wyznaczając termin ich usunięcia.

Podkreślić należy, że na podstawie art. 28 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2012 r. poz. 1059, z późn. zm.) Prezes URE miałby możliwość monitorowania podmiotów realizujących NCR w zakresie realizacji ww. obowiązku. Należy zwrócić uwagę, iż przepis ten odnosi się wyłącznie do podmiotów posiadających koncesję. W praktyce większość podmiotów realizujących NCR jest równocześnie podmiotami koncesjonowanymi, jednakże nie wszystkie są zobowiązane do posiadania koncesji, co w zasadzie uniemożliwia Prezesowi URE przeprowadzenie weryfikacji realizacji obowiązku przez takie podmioty.

W związku z tym, do ustawy wprowadzono art. 30f, na mocy którego Prezes URE będzie mógł dokonać kontroli w zasadzie każdego podmiotu realizującego NCR. Należy podkreślić, że na podstawie ww. artykułu Prezes URE ma możliwość wyboru miejsca dokonywania czynności kontrolnych, których w szczególności może dokonać (1) w siedzibie podmiotu kontrolowanego, (2) w siedzibie URE (po dostarczeniu przez kontrolowany podmiot dokumentów na pisemne żądanie Prezesa URE).

Wybór podstawy kontroli (art. 30f ustawy lub art. 28 ustawy – Prawo energetyczne), jak również sposobu jej przeprowadzenia (pisemne żądanie Prezesa URE dotyczące przekazania dokumentów i ich przekazanie przez podmiot realizujący NCR lub przeprowadzenie czynności w siedzibie kontrolowanego) będzie uzależniony od decyzji Prezesa URE w tym zakresie.

W art. 30c określono obowiązek niezwłocznego poinformowania Prezesa URE o adresie do doręczeń oraz o osobie upoważnionej do reprezentowania podmiotu zagranicznego realizującego NCR, w szczególności do odbierania upoważnienia, o którym mowa w art. 30f. Art. 30c ma służyć wzmocnieniu skuteczności egzekwowania przepisów ustawy w zakresie kontroli realizacji NCR przez podmioty mające siedzibę za granicą. Sprawa zapewnienia takiej skuteczności była akcentowana m.in. przez Radę Legislacyjną.

W ustawie wprowadzone zostały delegacje dla ministra właściwego do spraw gospodarki do wydania rozporządzeń, w których określone zostaną:

- metodyka obliczania emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z paliw innych niż biopaliwa ciekłe i z energii elektrycznej,
- wskaźniki emisji gazów cieplarnianych dla poszczególnych paliw oraz energii,

- wielkość emisji gazów cieplarnianych w przeliczeniu na jednostkę energii z 2010 r.,
- wartość opałowa dla poszczególnych paliw oraz wartość energetyczna energii elektrycznej,
- szczegółowy zakres sprawozdania rocznego, dotyczącego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw i energii elektrycznej, przekazywanego przez podmioty realizujące NCR Prezesowi URE,
- szczegółowy zakres zbiorczego raportu rocznego dla Komisji Europejskiej dotyczącego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw, przekazywanego przez Prezesa URE Radzie Ministrów.

Przedmiotowe rozporządzenia, zgodnie z przepisami ustawy, zostaną wydane nie wcześniej niż po wejściu w życie opracowanej przez KE metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych oraz zasad dotyczących sprawozdawczości.

2. Umożliwienie wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych benzyn silnikowych zawierających do 10% bioetanolu lub do 22% objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amyłowego

Należy podkreślić, że zgodnie z przepisami dyrektywy 2009/30/WE maksymalna zawartość etanolu w benzynach silnikowych wynosi 10% oraz jednocześnie do 22% eterów. W związku z koniecznością zwiększenia zawartości z obecnie obowiązujących 5% objętościowo bioetanolu lub od 15% objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amyłowego (E5) do proponowanych w przepisach ustawy 10% objętościowo bioetanolu lub do 22% objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amyłowego (E10) w benzynach silnikowych dokonana zostanie zmiana definicji paliw ciekłych i biopaliw ciekłych.

Ze względu na konieczność zapewnienia zaopatrzenia w benzynę silnikową pojazdów wyposażonych w silniki, które nie zostały przystosowane do benzyn zawierających więcej niż 5% objętościowo bioetanolu lub 15% objętościowo eteru etylo-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amyłowego, dyrektywa 2009/30/WE nakłada na państwa członkowskie wymóg stosowania okresu przejściowego, w trakcie którego dostawcy paliw będą zobowiązani do zagwarantowania wprowadzania benzyn o zawartości etanolu wynoszącej do 5% objętościowo i zawartości tlenu wynoszącej do 2,7% masy (art. 1 wprowadzający zmiany w dyrektywie 98/70/WE). W związku

z powyższym, przedsiębiorcy wprowadzający do obrotu na stacjach paliwowych benzyny silnikowe E10 będą zobowiązani do jednoczesnego wprowadzania do obrotu, w okresie przejściowym, również benzyn silnikowych E5.

Zgodnie z wymogami dyrektywy 2009/30/WE okres przejściowy obowiązuje do 31 stycznia 2013 r. Jednakże państwa członkowskie mogą wymagać wprowadzania na rynek takiej benzyny w dłuższym terminie, jeżeli uznają to za konieczne. Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż paliwo E10 zostanie wprowadzone najwcześniej do obrotu w 2013 r., projekt ustawy zakłada wydłużenie okresu przejściowego do końca 2020 r.

W trakcie trwania okresu przejściowego monitorowany będzie stan przystosowania pojazdów samochodowych do korzystania z paliwa E10. Na skutek prowadzonego monitoringu, w przypadku potwierdzenia konieczności dodatkowego wydłużenia okresu przejściowego, przed upływem okresu wskazanego w ustawie, zaproponowana zostanie nowelizacja w tym zakresie.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) nie ma możliwości wskazania dokładnej liczby pojazdów w Polsce przystosowanych do stosowania E10. Bazując na wykazie pojazdów dostosowanych do E10 utworzonym przez ACEA (European Automobile Manufacturers' Association), PZPM dokonał szacunkowych wyliczeń dotyczących parku samochodowego w Polsce. Z przeprowadzonej analizy wynika, że całkowita liczba pojazdów z silnikami benzynowymi pod koniec 2010 r. wynosiła 6 683 tys. z tego ok. 30% (tj. ok. 1 985 tys.) jest dostosowanych do stosowania paliwa E10. Dodatkowo należy podkreślić, że praktycznie wszystkie nowe samochody są dostosowane do paliw o wyższej zawartości biokomponentów (E10 i B7), pod warunkiem że paliwa te spełniają odpowiednie normy jakościowe, tj. EN228 dla benzyn silnikowych oraz EN590 dla oleju napędowego.

Ponadto dyrektywa 2009/30/WE zobowiązuje państwa członkowskie do udostępnienia konsumentom należytych informacji dotyczących właściwego stosowania różnych mieszanek paliw, dlatego też zostanie wprowadzony obowiązek oznakowania dystrybutorów używanych na stacjach paliwowych do benzyn silnikowych o zawartości od 5% do 10% objętościowo bioetanolu lub od 15% do 22% objętościowo eteru etylo-

-tert-butyłowego lub eteru etylo-tert-amyłowego. Obowiązek będzie spoczywał na przedsiębiorcach wprowadzających do obrotu paliwa ciekłe na stacjach paliwowych i będzie polegał na umieszczeniu czytelnych informacji dotyczących konieczności upewnienia się przez konsumenta, czy te paliwa mogą być stosowane w pojeździe, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi pojazdu lub ze wskazaniami producenta tego pojazdu, oraz celowości stosowania takiego paliwa ciekłego, pod kątem dokonania weryfikacji, czy nie wywiera ono niekorzystnego wpływu na pojazd.

Będzie to przepis odnoszący się do sytuacji, w której konsument ma na stacji do wyboru benzynę E5 oraz E10 (okres przejściowy) i jednocześnie nie ma pewności, który z tych rodzajów benzyny może zastosować. W tym przypadku powinien wybrać rodzaj paliwa dotychczas stosowany, czyli benzynę E5. Przepis stanowi implementację postanowień dyrektywy 2009/30/WE (art. 1 pkt 3), które mówią o: „zapewnieniu konsumentom należytych informacji (...) zwłaszcza dotyczących właściwego stosowania różnych mieszanek paliw”.

W celu pełnej implementacji przepisów dyrektywy 2009/30/WE w zakresie konieczności zapewnienia konsumentom należytych informacji dotyczących zawartości biokomponentów w benzynach silnikowych dokonano stosownych zmian obowiązującego art. 9a ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, który nakłada na przedsiębiorców obowiązek umieszczania na stacjach paliwowych czytelnych informacji dotyczących zawartości biokomponentów w oferowanych na stacji do sprzedaży paliwach ciekłych. W nowym brzmieniu art. 9a doprecyzowano, że przedsiębiorca będzie zobowiązany do zamieszczania informacji na temat zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych ze szczególnym uwzględnieniem zawartości bioetanolu w benzynach silnikowych. Jest to przepis, który odnosi się do sytuacji, w której na danej stacji paliwowej przedsiębiorca, wprowadzając do obrotu paliwo E10, będzie jednocześnie zobowiązany do wprowadzania paliwa E5. Będzie on wówczas zobowiązany do oznakowania dystrybutora na paliwo E10 (art. 9b ust. 2) oraz do jednoczesnego udzielenia informacji, umieszczonej na stacji paliwowej i dotyczącej zawartości bioetanolu w nieoznakowanym dystrybutorze (zawierającym paliwo E5), tak aby konsument miał pełną wiedzę na temat zawartości biokomponentów we wszystkich rodzajach paliw oferowanych na danej stacji paliwowej.

Wprowadzenie dodatkowych wymagań nałożonych na przedsiębiorców wiąże się z koniecznością określenia kar za brak ich spełnienia. Istnieje możliwość, że niespełnienie wymogu wprowadzania do obrotu benzyn silnikowych E5 w okresie przejściowym przez przedsiębiorcę wprowadzającego do obrotu benzyny silnikowe E10 na stacjach paliwowych może doprowadzić do uszczerbku na mieniu konsumenta paliw, który polega na uszkodzeniu silnika pojazdu. W związku z powyższym, za brak spełnienia powyższego obowiązku będzie groziła kara pieniężna w wysokości 10% przychodu uzyskanego z wprowadzonych do obrotu na tej stacji benzyn silnikowych, w okresie 30 dni przed dniem rozpoczęcia kontroli.

Jednocześnie, uwzględniając funkcjonowanie stacji paliwowych, należy uwzględnić fakt, że mogą mieć miejsce sytuacje niezależne od przedsiębiorców, na podstawie których na stacjach oferujących jednocześnie benzyny silnikowe E5 i E10 – paliwo E5 nie będzie dostępne – np. w związku z oczekiwaniem na dostawę ww. paliwa, okresowym wyłączeniem zbiornika lub awarią dystrybutora paliw. W takich sytuacjach przedsiębiorca, który de facto oferuje do sprzedaży oba gatunki benzyny silnikowej, a jedynie z pewnych określonych przyczyn nie posiada w danym momencie paliwa E5 na stacji – może nadal dokonywać sprzedaży paliwa E10 (umieszczając jednocześnie na stacji informację dotyczącą przyczyny czasowego wyłączenia dystrybutora do paliwa E5).

Jednocześnie, w trakcie prowadzenia ewentualnych działań kontrolnych przez IH, poddane badaniu będzie, czy na danej stacji regularnie wprowadzane jest paliwo E5, a zaistniała sytuacja jest rzeczywiście wyjątkowa. Można będzie to sprawdzić m.in. poprzez uzyskanie potwierdzenia, iż:

- na stacji znajdują się prawidłowo oznakowane dystrybutory do paliwa E5,
- dostępna jest dokumentacja świadcząca o tym, że na danej stacji paliwowej benzyna E5 jest regularnie wprowadzana do obrotu.

Zgodnie ze stanowiskiem UOKiK, spełnienie wskazanych przesłanek może stanowić podstawę dla IH do odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej na przedsiębiorcę.

Ponadto za brak spełnienia obowiązku oznakowania dystrybutorów określona została kara pieniężna w wysokości 5 tys. zł. Podmiotem odpowiedzialnym za przeprowadzenie

kontroli i wymierzenie kary z tytułu niezastosowania się do obowiązków ustawowych będzie IH.

Należy również zwrócić uwagę, że wprowadzenie do powszechnego obrotu paliwa E10 będzie możliwe dopiero po wydaniu rozporządzenia Ministra Gospodarki zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych.

3. Obowiązek umieszczenia na stacjach paliwowych informacji dotyczącej zawartości dodatków metalicznych w benzynach silnikowych

Zgodnie z przepisami dyrektywy 2009/30/WE w nowelizowanej ustawie wprowadzony zostanie obowiązek umieszczenia na stacjach paliwowych informacji dotyczącej zawartości dodatków metalicznych w benzynach silnikowych. Projekt ustawy zakłada, iż informacja o treści: „Zawiera dodatki metaliczne” będzie musiała zostać umieszczona na dystrybutorze. Oznakowanie powinno być widoczne i czytelne dla konsumenta. Kontrole mające na celu potwierdzenie wypełniania tego obowiązku będzie prowadziła IH. Za brak odpowiedniego oznaczenia, zgodnie z przepisami art. 35c ust. 1 grozi kara pieniężna w wysokości 5 tys. zł.

Obowiązek dotyczący informowania o zawartości dodatków metalicznych w paliwach wejdzie w życie po wydaniu przepisów umożliwiających badanie zawartości manganu w benzynach silnikowych, tj. po wejściu w życie znowelizowanych rozporządzeń w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, zgodnie z którymi limit zawartości manganu w benzynie silnikowej (będącego składnikiem MMT, czyli trikarbonylku (metylocyklopentadieno) manganowego – dodawanego do benzyn w celu zwiększenia liczby oktanowej paliwa lub poprawy warunków spalania) wynosić będzie 6 mg Mn/l, a od dnia 1 stycznia 2014 r. wynoszącego 2 mg Mn/l.

Ponadto, do przepisów ustawy zostanie dodana definicja dodatków metalicznych – art. 1 pkt 2 lit. g.

4. Określenie wymagań jakościowych dla paliw stosowanych w silnikach wykorzystywanych do napędu rekreacyjnych jednostek pływających

Definicja oleju napędowego zostanie, zgodnie z wymogami dyrektywy, rozszerzona o możliwość stosowania tego paliwa w rekreacyjnych jednostkach pływających.

Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że do rekreacyjnych jednostek pływających może być również stosowana benzyna silnikowa, definicja tego rodzaju paliwa ciekłego zostanie uzupełniona w tym zakresie. Do projektu ustawy zostanie dodana definicja rekreacyjnej jednostki pływającej oraz wprowadzone zostaną zmiany w definicjach stacji paliwowej i stacji zakładowej, jak również w art. 1, art. 3 ust. 1 oraz art. 6 ust. 3.

II. Zmiany w ustawie o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw w obszarach mających wpływ na funkcjonowanie systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw

Projekt ustawy wprowadza szereg zmian w dotychczasowych przepisach ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw w obszarach mających wpływ na sposób funkcjonowania systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw. Proponowane zmiany dotyczą przede wszystkim zadań Zarządzającego systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw w Polsce oraz kontroli jakości paliw realizowanych przez IH. Proponowane zmiany są przede wszystkim efektem doświadczeń UOKiK oraz IH dotyczących działania samego systemu, jak również konieczności dostosowania przepisów ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw do przepisów ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1219, z późn. zm.).

Wprowadzone zmiany obejmują następujące zagadnienia:

1. Zmiana definicji benzyn silnikowych i oleju napędowego

W celu umożliwienia stosowania w paliwach ciekłych szerszej gamy dostępnych rodzajów biokomponentów niż tylko bioetanol i estry metylowe kwasów tłuszczowych, w obecnej definicji benzyn silnikowych oraz oleju napędowego zamiast stosowanych pojęć bioetanol (art. 2 ust. 1 pkt 4a) oraz estry metylowe (art. 2 ust. 1 pkt 4b) wprowadzony zostanie termin: biokomponenty.

2. Zmiany w zakresie kodów celnych

W związku z wejściem w życie zmienionej Wspólnej Taryfy Celnej dokonano stosownych zmian w kodach celnych w definicjach lekkiego oraz ciężkiego oleju opałowego, jak również definicje: gazu skroplonego (LPG), sprężonego gazu ziemnego

(CNG) oraz skroplonego gazu ziemnego (LNG) uzupełniono o obowiązujące kody celne. Należy podkreślić, że oznaczenie ex, zastosowane w przypadku definicji lekkiego oleju opałowego, dotyczy tylko danego wyrobu z danej pozycji lub kodu.

3. Zmiany w zakresie zgłoszeń dotyczących stosowania biopaliw ciekłych w wybranych flotach oraz liczby pojazdów niezbędnych do utworzenia wybranej floty

Prezes UOKiK będzie mógł wezwać właściciela lub użytkownika wybranej floty o uzupełnienia zgłoszenia. W takim przypadku termin biegnie od dnia wpływu uzupełnionego zgłoszenia. Zgodnie z art. 127 § 3 w związku z art. 5 § 2 pkt 4 oraz art. 129 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego, od decyzji Prezesa UOKiK przysługuje możliwość zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji stronie.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw wybrana flota to grupa co najmniej 10 pojazdów, ciągników lub maszyn nieporuszających się po drogach albo grupa lokomotyw lub statków, wyposażonych w silniki przystosowane do spalania biopaliwa ciekłego, będąca własnością lub użytkowana przez osobę fizyczną wykonującą działalność gospodarczą, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej. Przepisy ustawy umożliwiają stosowanie przez właścicieli i użytkowników wybranych flot biopaliw ciekłych, zawierających łagodniejsze wymogi w zakresie parametrów jakościowych w stosunku do biopaliw ciekłych przeznaczonych do powszechnego obrotu. Warunkiem skorzystania z tej możliwości jest zgłoszenie Prezesowi UOKiK. Podkreślić należy, że w chwili obecnej nie funkcjonuje żadna flota tego rodzaju.

W opinii branży biopaliwowej zmniejszenie liczby pojazdów niezbędnych do utworzenia wybranej floty z 10 do 4 przyczyni się w sposób skuteczny do zwiększenia zainteresowania tym mechanizmem, m.in. wśród przedsiębiorstw komunikacyjnych.

4. Zmiany w zakresie danych zbieranych przez Zarządzającego

Dane gromadzone przez Zarządzającego, o których mowa w art. 12 ust. 2 pkt 1, nie są jednorodne i nie są aktualizowane, co powoduje, że nie mogą być wykorzystane do aktualizacji danych zgromadzonych w wykazach prowadzonych przez Prezesa UOKiK.

Jedynie w toku kontroli realizowanych przez organy IH mogą być zbierane pełne i aktualne dane.

5. Rozszerzenie zadań Zarządzającego o działania pokontrolne

Projekt ustawy zakłada również zmianę art. 15 ust. 1 polegającą na uzupełnieniu przedmiotowego przepisu o możliwość wykonywania działań pokontrolnych. W opinii Prezesa UOKiK pozwoli to na pełniejszą oraz adekwatną do stwierdzonych nieprawidłowości realizację zadań. Zgodnie bowiem z art. 32 ustawy o Inspekcji Handlowej, jeżeli jest to niezbędne do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, wojewódzki inspektor wyda, w drodze decyzji, zalecenie pokontrolne, a kontrolowany jest obowiązany poinformować wojewódzkiego inspektora, w wyznaczonym terminie, o sposobie wykonania zarządzenia. Zastosowanie powyższych uprawnień, w przypadku ustalenia w wyniku badań laboratoryjnych, że przedsiębiorca wprowadza do obrotu paliwo niespełniające wymagań jakościowych w połączeniu z brakiem podjęcia przez przedsiębiorcę w toku kontroli działań zmierzających do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, pozwoli na zastosowanie wobec niego przymusu administracyjnego. Należy zauważyć, że przepisy ustawy przewidują jedynie karę za wprowadzanie do obrotu paliwa niespełniającego wymagań jakościowych, natomiast nie dają obecnie żadnych narzędzi, dzięki którym organ kontrolny mógłby nakazać przedsiębiorcy usunięcie nieprawidłowości.

6. Rozszerzenie możliwości przekazywania próbek przez upoważnionego pracownika IH upoważnionemu pracownikowi akredytowanego laboratorium

Projekt ustawy wprowadza również zmiany w art. 22 ust. 1. Uwzględniając obecnie obowiązujący przepis art. 22 ust. 1 ustawy, próbki do laboratorium akredytowanego musi dostarczyć inspektor. Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 10 ustawy o Inspekcji Handlowej pod pojęciem „inspektora” rozumie się pracownika IH upoważnionego do przeprowadzenia kontroli. Należy zwrócić uwagę na praktykę stosowaną w trakcie realizacji kontroli jakości paliw. Ze względów ekonomicznych, w celu ograniczenia środków finansowych wydatkowanych przez wojewódzki inspektorat na realizację kontroli, w ciągu jednego dnia przeprowadza się średnio ok. 3 kontroli stacji paliw, pobierając na nich próbki. Kontrola taka trwa ok. 1,5 godz.

Uwzględniając czas niezbędny na dojazd do kontrolowanych stacji, czas realizacji zadań w ciągu jednego dnia wynosi ok. 6–8 godzin. W przypadku gdy kontrole realizowane są w odległych częściach województw albo laboratorium, do którego ma być dostarczona próbka jest zlokalizowane w innym, oddalonym województwie, dostarczenie próbek przez inspektora, który posiadał upoważnienie do kontroli powoduje, że pracuje on w godzinach nadliczbowych, za które wojewódzki inspektor jest zobowiązany, zgodnie z obowiązującymi przepisami, wyrównać czas pracy, co powoduje, że inspektor jest wyłączony z możliwości realizacji zadań kontrolnych IH, nie tylko w zakresie kontroli jakości paliw.

Wprowadzenie zmiany w art. 22 w ust. 1 spowoduje, że próbkę do laboratorium będzie mógł dostarczyć każdy upoważniony przez wojewódzkiego inspektora pracownik wojewódzkiego inspektoratu, niekoniecznie inspektor upoważniony do przeprowadzania kontroli, w toku której były pobierane próbki paliw do badań. W projekcie daje się możliwość przekazania próbek paliw upoważnionemu pracownikowi laboratorium.

Przyjęcie powyższego rozwiązania uzasadnia ośmioletnie doświadczenie w realizacji kontroli jakości paliw. Ponieważ nie wszystkie inspektoraty IH dysponują własnym specjalistycznym transportem do przewozu próbek w warunkach uniemożliwiających zmianę jakości paliwa i jego cech charakterystycznych, w ramach umów zawieranych przez Zarządzającego systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw, wojewódzkie inspektoraty korzystają ze specjalistycznych środków transportu obsługiwanych przez pracowników akredytowanego laboratorium, w którym pobrane przez inspektorów próbki paliw będą badane. Obecnie, w przypadku gdy wojewódzki inspektorat korzysta ze specjalistycznego środka transportu laboratorium akredytowanego, po pobraniu próbek inspektor dostarcza te próbki do siedziby laboratorium akredytowanego, jadąc specjalistycznym środkiem transportu laboratorium wraz z pracownikiem laboratorium do siedziby laboratorium. Przyjęcie zaproponowanego rozwiązania pozwoli na oszczędność środków finansowych wojewódzkich inspektoratów wynikającą z faktu, iż inspektor po ostatniej kontroli przekaże upoważnionemu pracownikowi laboratorium akredytowanego pobrane próbki paliw, co zostanie potwierdzone w protokole przyjęcia próbek do badań podpisanym zarówno przez pracownika akredytowanego laboratorium upoważnionego do przyjęcia

próbek, jak również przez inspektora upoważnionego do przekazania tych próbek do badań w akredytowanym laboratorium.

Jednocześnie należy zaznaczyć, iż nie zdarzyły się przypadki kwestionowania warunków transportowania próbek oraz sposobu postępowania laboratorium z próbkami, ponieważ każdy z pracowników laboratorium jest odpowiednio przygotowany do wykonywania tego typu czynności.

7. Ograniczenie obowiązków sprawozdawczych nałożonych na wojewódzkich inspektorów IH

Jak wynika z dotychczasowej praktyki Zarządzającego konieczna jest zmiana art. 25 ust. 1. Zgodnie bowiem z art. 10 ust. 1 pkt 8 ustawy o Inspekcji Handlowej do zakresu działania Prezesa UOKiK należy w szczególności prowadzenie laboratoriów kontrolno-analitycznych IH. Dlatego też w celu ujednoczenia przepisów ustawy z przepisami ustawy o Inspekcji Handlowej, która jest podstawowym aktem prawnym określającym m.in. organizację IH, nadano nowe brzmienie art. 25 ust. 1 ustawy.

Jak wynika z ośmioletniej praktyki realizacji kontroli jakości paliw realizowanych na podstawie przepisów ustawy, wojewódzcy inspektorzy IH powinni dokonywać analizy wyników kontroli w skali całego roku, podobnie jak ma to miejsce w przypadku sporządzania raportów, o których mowa w art. 29 ust. 1 i ust. 2. Wyniki przekazywane w okresowych sprawozdaniach zmieniają się w ciągu roku, a istotne informacje mające wpływ na przebieg kontroli i tak są przekazywane Zarządzającemu. Dlatego, w celu ograniczenia liczby przekazywanych danych, wprowadzono jedynie obowiązek przekazywania rocznego raportu Zarządzającemu przez wojewódzkiego inspektora IH. Wytyczne dotyczące sporządzenia rocznego raportu zawarte będą w programie kontroli opracowanym na podstawie planu kontroli. Zmiana wprowadzona w art. 29 ust. 1 jest konsekwencją zmiany brzmienia art. 28.

8. Zmiany w zakresie umożliwienia dokonywania poboru próbek sprężonego gazu ziemnego oraz badania jakości tego paliwa

Projekt ustawy zawiera zmiany w art. 20, art. 22, art. 24, art. 25 i art. 27 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, które umożliwią inspektorom

dokonywanie poboru próbek sprężonego gazu ziemnego oraz badanie jakości tego paliwa. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 8 lipca 2011 r. w sprawie sposobu pobierania próbek sprężonego gazu ziemnego (CNG) dopuszcza, w zależności od badanego parametru, trzy sposoby pobierania próbek gazu: pośredni, bezpośredni i zbliżony do bezpośredniego. Powyższe powoduje, że dotychczas przyjęte rozwiązania dotyczące:

- 1) badania próbki paliw w laboratorium akredytowanym (art. 22 ust. 1 ustawy),
- 2) składania przez kontrolowanego wniosku o badanie próbki kontrolnej w terminie i na zasadach określonych dla zgłaszania uwag do protokołu kontroli (tj. w ciągu 7 dni) – (zgodnie z art. 22 ust. 5 i 6),
- 3) pobierania od kontrolowanego zaliczki w wysokości kosztów badania próbki kontrolnej (art. 24 ust. 2)
- 4) nie będą mogły mieć zastosowania do kontroli jakości próbek sprężonego gazu ziemnego (CNG).

Jak wynika z normy Instytutu Nafty i Gazu NZ/INiG-01/2010: Gaz ziemny – Pobieranie próbek sprężonego gazu ziemnego do napędu pojazdów samochodowych (CNG) przywołanej w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 8 lipca 2011 r. w sprawie sposobu pobierania próbek sprężonego gazu ziemnego (CNG), w przypadku oznaczania parametru zawartości siarki czy też zawartości pary wodnej, pobranie gazu z pojemnika, do którego została pobrana próbka na stacji, powinno nastąpić nie później niż 72 godziny od momentu pobrania próbki gazu do pojemnika. W związku z takim ograniczeniem czasu od momentu pobrania próbki sprężonego gazu ziemnego (CNG) do momentu badania należało zmienić regulacje ustawowe dotyczące procedury badania próbki kontrolnej.

W związku z powyższym zmianie uległo brzmienie art. 22 poprzez wprowadzenie ust. 7, w którym wskazano, że badanie próbki kontrolnej sprężonego gazu ziemnego (CNG) prowadzi się z urzędu. Celem badania próbki kontrolnej jest, podobnie jak w przypadku pozostałych paliw, weryfikacja wyniku próbki. Również dlatego, że norma Instytutu Nafty i Gazu NZ/INiG-01/2010 dopuszcza możliwość wykonania niektórych oznaczeń w miejscu pobrania próbki sprężonego gazu ziemnego (CNG), w art. 22 ust. 3 wskazano, że badanie sprężonego gazu ziemnego (CNG) może być

przeprowadzone w toku kontroli przez pracownika akredytowanego laboratorium lub w akredytowanym laboratorium.

Ponieważ próbka kontrolna sprężonego gazu ziemnego (CNG) może być badana z urzędu, należało wprowadzić zmiany do art. 25 ust. 1, w którym wskazano, że to Zarządzający zawiera umowy o badanie próbek i próbek kontrolnych sprężonego gazu ziemnego (CNG), odmiennie niż w przypadku pozostałych paliw. Powyższe spowodowało również konieczność dodania ust. 3 w art. 27, zgodnie z którym pozostałości po próbkach i próbki kontrolne sprężonego gazu ziemnego (CNG) niepoddane badaniom na wniosek Zarządzającego podlegają komisyjnemu zniszczeniu przez akredytowane laboratorium przeprowadzające badanie.

W art. 20 ust. 1 określono, że w przypadku gdy zgodnie z art. 18 ust. 2 próbki pobierane są w obecności inspektora przez pracownika akredytowanego laboratorium lub inny podmiot, z którym zawarto umowę na ich pobieranie, protokół pobrania próbek paliw sporządza inspektor.

9. Zmiany przepisów karnych

Proponowane zmiany w ustawie dotyczyć będą również przepisów karnych, tj. art. 31a oraz art. 33 ust. 3, 5 i 6 ustawy. Proponuje się, aby kary pieniężne nakładane były w drodze decyzji administracyjnej przez wojewódzkie inspektoraty IH.

Obecnie obowiązujące sankcje karne, w postaci grzywien nakładanych przez sądy, są niewspółmiernie wysokie w stosunku do czynów, np.:

- brak oznakowania zbiornika lub dystrybutora dla biopaliw ciekłych stosowanych w wybranych flotach,
- brak przekazania informacji Prezesowi UOKiK o zmianie danych zawartych w zgłoszeniu dotyczącym stosowania biopaliw ciekłych w wybranych flotach,
- brak informacji na stacji paliwowej i zakładowej dotyczących zawartości biokomponentów w paliwach ciekłych.

Ponadto, projekt ustawy przewiduje rozszerzenie katalogu kar pieniężnych m.in. w przypadku braku:

- wprowadzania do obrotu na stacji paliwowej benzyny E5 w przypadku wprowadzania do obrotu na tej stacji benzyny E10,

- oznakowania dystrybutora na stacji paliwowej lub zakładowej, z którego oferowana jest benzyna E10,
- informacji o zawartości dodatków metalicznych stosowanych w benzynach silnikowych.

Wiąże się to z poszerzeniem zakresu przedmiotowego ustawy.

W opinii projektodawcy najbardziej odpowiednią formą wymierzania ww. kar będą kary pieniężne nakładane w drodze decyzji administracyjnej przez wojewódzkich inspektorów IH.

10. Uzupełnienie definicji paliw o „skroplony gaz ziemny LNG” oraz „inne paliwa odnawialne”

Powyższe zmiany wynikają z uwzględnienia uwag zgłoszonych do równoległe procedowanego projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych. Mając na względzie, że definicja paliw znajduje się w ustawie o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, uznano, że zasadne będzie uwzględnienie tychże uwag w ww. projekcie ustawy. Konsekwencją rozszerzenia definicji paliw było dodanie definicji skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz innych paliw odnawialnych. Ponadto dokonane zostały zmiany w art. 3, art. 7, art. 10, art. 12, art. 29, art. 31 ustawy oraz dodano nowy art. 19a i art. 26a.

Należy podkreślić, że w związku ze zmianą delegacji do wydania rozporządzeń w sprawie wymagań jakościowych dla paliw wprowadzono art. 8, wskazujący konieczność utrzymania w mocy dotychczasowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 3 ust. 2. Okres utrzymania w mocy rozporządzeń w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego (LPG) oraz sprężonego gazu ziemnego (CNG) określono na 18 miesięcy, co – jak wynika z dotychczasowego doświadczenia w tym zakresie – stanowi minimalny okres niezbędny do skutecznego wykonania przedmiotowych delegacji. Należy bowiem mieć na względzie, że przedmiotowe rozporządzenia, zawierając przepisy o charakterze technicznym, podlegają procedurze notyfikacji Komisji Europejskiej – zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia 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), co oznacza minimum trzymiesięczny okres wstrzymania procedury legislacyjnej (tzw. standstill). Zapropionowany okres utrzymania w mocy dotychczasowych rozporządzeń Ministra Gospodarki ma na celu zminimalizowanie ryzyka wystąpienia sytuacji, w której brak obowiązujących wymagań jakościowych dla ww. paliw, wynikający z faktu, że przedmiotowe rozporządzenia nie zostały w terminie wydane, mógłby spowodować problemy na rynku paliw, m.in. w zakresie skutecznego realizowania zadań wynikających z systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw w Polsce.

11. Uzupełnienie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw o klauzulę wzajemnego uznania

Projekt ustawy został uzupełniony o klauzulę wzajemnego uznania (art. 3 ust. 3 nowelizowanej ustawy). Przepis ten wynika z konieczności eliminowania barier technicznych w handlu. Zgodnie bowiem z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości władze państwa członkowskiego UE powinny uznawać na swoim terytorium każdy produkt wyprodukowany i wprowadzony do sprzedaży zgodnie z przepisami obowiązującymi w innym państwie członkowskim, dający równoważny stopień ochrony interesów poszczególnych uprawnionych stron.

Przepisy ustawy wejdą w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia. Proponowane zmiany w przepisach karnych zmieniające sposób postępowania w przypadkach stwierdzenia w trakcie kontroli nieprawidłowości, m.in. w zakresie oznakowania dystrybutorów na stacjach paliwowych, spowodują nałożenie na wojewódzki inspektorat inspekcji handlowej nowych obowiązków polegających m.in. na wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wydaniu decyzji administracyjnej, na podstawie której, zostanie wymierzona kara pieniężna, gdy wojewódzki inspektorat inspekcji handlowej w trakcie kontroli stwierdzą naruszenie ww. przepisów, a następnie ewentualnego prowadzenia postępowania egzekucyjnego. Mając na względzie powyższe, niezbędny jest czas na wdrożenie nowych procedur oraz standardów postępowania w tym zakresie, jednorodnych dla wszystkich wojewódzkich inspektoratów w całym kraju.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został

zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Gospodarki i Rządowego Centrum Legislacji, z chwilą przekazania go do konsultacji i uzgodnień międzyresortowych. Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy w trybie ww. ustawy zgłosiły następujące podmioty (wymienione w kolejności nadsyłanych uwag):

- Grupa LOTOS S.A. (07.08.2012 r.),
- Krajowe Zrzeszenie Producentów Rzepaku (09.08.2012 r.),
- PKN Orlen S.A. (09.08.2012 r.),
- Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (10.08.2012 r.),
- Przemysłowy Instytut Motoryzacji (10.08.2012 r.),
- Polska Organizacja Gazu Płynnego (10.08.2012 r.),
- Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (10.08.2012 r.),
- Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A. (13.08.2012 r.),
- Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (14.08.2012 r.),
- Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych (14.08.2012 r.),
- Krajowa Izba Biopaliw (16.08.2012 r.),
- Koalicja Na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców (17.08.2012 r.),
- Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami (17.08.2012 r.),
- Instytut Nafty i Gazu (21.08.2012 r.),
- Polskie Stowarzyszenie Producentów Oleju (21.08.2012 r.),
- Polska Izba Paliw Płynnych (24.08.2012 r.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ze względu na fakt, że projekt ustawy zawiera przepisy o charakterze technicznym, podlega procedurze notyfikacji KE – zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Do projektu ustawy dołączono tabelaryczne zestawienie przepisów dyrektywy 2009/30/WE z przepisami projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy

Przepisy ustawy oddziałują na:

a) podmioty realizujące Narodowy Cel Redukcyjny, tj. przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania, importu lub nabycia wewnątrzspółnotowego paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, gazu skroplonego (LPG) lub sprężonego gazu ziemnego (CNG), którzy sprzedają lub zbywają je w innej formie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub zużywają na potrzeby własne, oraz przedsiębiorstwa energetyczne w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne wykonujące działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną, przeznaczoną do zasilania pojazdów samochodowych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wyposażonych w silniki elektryczne, po poinformowaniu Prezesa URE o przyjęciu obowiązku redukcji emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw.

Intencją projektodawcy jest, aby obowiązkiem realizacji NCR objąć podmioty, które:

- realizują Narodowe Cele Wskaźnikowe (dalej NCW), zgodnie z informacjami uzyskanymi od URE liczba podmiotów realizujących NCW, które złożyły sprawozdania roczne za 2011 r., o których mowa w art. 30b ust. 1 ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych wynosiła 26 (stan na dzień 29 sierpnia 2012 r.). Jednakże z uwagi na prowadzone przez Prezesa URE postępowania wyjaśniające należy uznać, że ich liczba może się zwiększyć,
- zajmują się obrotem paliwami gazowymi (gazu skroplonego LPG oraz gazu sprężonego CNG), których zgodnie z danymi zawartymi na stronie internetowej Prezesa URE jest obecnie 87,
- wykonują działalność gospodarczą w zakresie obrotu energią elektryczną przeznaczoną do zasilania pojazdów samochodowych, z zastrzeżeniem, że (zgodnie z przepisami dyrektywy 2009/30/WE) ww. podmioty będą mogły dobrowolnie przystąpić do realizacji NCR. Przedsiębiorców posiadających koncesję na obrót energią elektryczną, zgodnie z danymi zawartymi na stronie internetowej Prezesa URE, jest obecnie 352, jednakże nie sposób oszacować ilu z zarejestrowanych przedsiębiorców w okresie obowiązywania NCR będzie prowadziło działalność związaną z obrotem energią elektryczną przeznaczoną do zasilania pojazdów samochodowych oraz jaka ich część wyrazi chęć przystąpienia do realizacji NCR,

- b) przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu na stacjach paliwowych paliw ciekłych poprzez zobowiązanie ich do:
- równoczesnego wprowadzania do obrotu benzyn silnikowych E5 w przypadku wprowadzania do obrotu benzyn silnikowych E10,
 - oznakowania dystrybutorów do ww. benzyn,
 - oznakowania dystrybutorów przeznaczonych do benzyn silnikowych zawierających dodatki metaliczne,
- c) Prezesa URE, który będzie odpowiedzialny za weryfikację sprawozdań przedkładanych przez podmioty zobowiązane do realizacji NCR oraz sporządzanie i przedstawianie Radzie Ministrów corocznych, zbiorczych raportów dla KE,
- d) Prezesa UOKiK oraz IH poprzez zwiększenie zakresu kontroli oraz obowiązków wynikających z nakładania kar pieniężnych, w drodze decyzji administracyjnych, nakładanych przez wojewódzkich inspektorów IH,
- e) laboratoria akredytowane w zakresie dostosowania się do konieczności badania zawartości manganu w benzynach silnikowych.

Mając na względzie fakt, iż dyrektywa 2009/30/WE daje możliwość państwom członkowskim przyjęcia różnych rozwiązań, m.in. w zakresie ustanowienia pośrednich i dodatkowych celów redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz możliwości wydłużenia okresu przejściowego dla benzyn E5 i E10, projektodawca przyjrzał się rozwiązaniom przyjętym w poszczególnych państwach członkowskich w zakresie implementacji dyrektywy 2009/30/WE. Należy zauważyć, że sposoby implementacji w poszczególnych państwach członkowskich różnią się od siebie w sposób istotny.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Wydziałów Promocji Handlu i Inwestycji wynika, że w Niemczech od 2015 r. zostanie wdrożony obowiązek osiągnięcia odpowiedniej wielkości redukcji emisji gazów cieplarnianych określony na poziomie 3% od 2015 r., 4,5% od 2017 r. i 7% od 2020 r. W kwestii rozwiązań w zakresie okresu przejściowego dla benzyn E5 i E10, w Niemczech bezterminowa dostępność E5 musi być zagwarantowana jedynie na dużych stacjach paliwowych, tj. takich, na których w ostatnich 2 latach kalendarzowych sprzedaż benzyn wyniosła powyżej 500 m³.

Królestwo Niderlandów (KN) oprócz celu głównego – 6% do 2020 r. wprowadziło również cele pośrednie 2% – 2014 r. i 4% – 2017 r. KN jako jeden z nielicznych krajów UE wprowadziło również w swoich regulacjach metodykę obliczania emisji gazów

cieplarnianych oraz opracowało sprawozdawczość opartą na projekcie wytycznych Komisji Europejskiej. Ponadto w kwestii okresu przejściowego dla benzyn silnikowych (podobnie jak w rozwiązaniach przyjętych w Niemczech) przepisy stanowią, że we wszystkich punktach dystrybucyjnych paliw o sprzedaży większej niż 500 m³ rocznie musi znajdować się co najmniej jeden dystrybutor z paliwem E5.

Włochy, Bułgaria oraz Szwecja w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych ustanowiły w swoim prawodawstwie jedynie obowiązkowy cel główny – 6% do 2020 r. Ponadto, szwedzkie przepisy zawierają zalecenia dotyczące metodyki i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych dla dostawców paliw. Zalecenia te jednakże są bardzo wstępne oraz podstawowe, i mają być niezwłocznie zastąpione regulacjami unijnymi w momencie ich zatwierdzenia. Obowiązek równoczesnego wprowadzania do obrotu benzyn E5 i E10 nie jest w Szwecji ograniczony czasowo.

Austria w projekcie regulacji, który obecnie jest konsultowany, wprowadza zarówno cel główny (6% do końca 2020 r.), jak i cele pośrednie (2% do końca 2014 r. oraz 4% do końca 2017 r.). W odniesieniu do metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych projekt rozporządzenia odwołuje się do art. 7a ust. 5 lit. a i b dyrektywy 2009/30/WE. W zakresie okresu przejściowego dla benzyn silnikowych obecny projekt regulacji nakłada na stacje benzynowe obowiązek oferowania do 2020 r. paliwa E5, w przypadku gdy równocześnie dostępne i oferowane będzie paliwo E10. Jeśli rynek uzna brak konieczności utrzymywania tego obowiązku do 2020 r., planuje się jego wcześniejsze zniesienie.

Finlandia nie transponowała jeszcze art. 7a dyrektywy 2009/30/WE (celów redukcyjnych w zakresie emisji gazów cieplarnianych). Strona fińska oczekuje od Komisji metodyki kalkulacji emisji gazów cieplarnianych z paliw kopalnych oraz określenia wartości bazowej na 2010 r. Ponadto Finlandia planuje przedłużenie okresu przejściowego dla benzyny E5 do końca 2018 r. Nie ma obowiązku sprzedaży benzyny E10 i E5 na każdej stacji benzynowej, jednak z uwagi na zbliżony popyt na te benzyny, stacje w zasadzie sprzedają obydwa gatunki benzyn.

Dania wprowadziła przepisy stanowiące, że spółki paliwowe są zobowiązane do redukcji emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw tak stopniowo, jak jest to możliwe, o minimum 6% do 2020 r. Nie zostały ustanowione żadne konkretne cele pośrednie, jednakże Agencja Energii zarządziła przeprowadzenie w miarę linearnej redukcji emisji do 2020 r.

W kwestii rozwiązań przewidywanych na okres po 2013 r., tj. po zakończeniu obowiązywania okresu przejściowego, Dania jeszcze nie obrała żadnego stanowiska.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Równolegle do uzgodnień międzyresortowych, projekt ustawy został przekazany do konsultacji społecznych z instytucjami, organizacjami i przedsiębiorstwami, zajmującymi się problematyką rynku biokomponentów oraz paliw ciekłych i biopaliw ciekłych:

- Instytutem Nafty i Gazu,
- Przemysłowym Instytutem Motoryzacji,
- Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych,
- Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Przemysłu Rafineryjnego,
- Krajową Izbą Biopaliw,
- Krajową Izbą Gospodarczą,
- Izbą Gospodarczą Komunikacji Miejskiej,
- Polską Izbą Motoryzacji,
- Polską Izbą Paliw Płynnych,
- Polską Organizacją Przemysłu i Handlu Naftowego,
- Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego,
- PKN Orlen S.A.,
- Grupą Lotos S.A.,
- Instytutem Transportu Samochodowego,
- Polską Izbą Biomasy,
- Krajową Radą Gorzelnictwa i Produkcji Biopaliw,
- Krajowym Zrzeszeniem Producentów Rzepaku,
- Polskim Stowarzyszeniem Producentów Oleju,
- Związkiem Gorzelników Polskich,
- Koalicją na Rzecz Autogazu,
- Polską Izbą Gazu Płynnego,
- Polskim Górnictwem Naftowym i Gazownictwem S.A.,
- Związkiem Polskich Armatorów Śródlądowych,
- Krajowym Ośrodkiem Bilansowania i Zarządzania Emisjami,
- Towarzystwem Obrotu Energią,
- Forum Odbiorców Energii Elektrycznej i Gazu,

- Polskim Towarzystwem Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych w projekcie ustawy dokonano m.in. następujących zmian:

- w definicji paliw silnikowych nazwano bioetanol i ester metylowy biokomponentami (art. 1 ust. 3 projektu ustawy),
- w nowym art. 9b doprecyzowano, że przedsiębiorcy wprowadzający do obrotu benzynę E10 są zobowiązani do wprowadzania na tych stacjach benzynę E5. Doprecyzowano również przepis karny, tj. kara pieniężna wynosi 10% przychodu uzyskanego z wprowadzonych do obrotu benzyn silnikowych na tej stacji, w okresie 30 dni przed dniem rozpoczęcia kontroli,
- dokonano zmiany tytułu rozdziału 2a poprzez doprecyzowanie, że określa on również zasady monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia energii elektrycznej stosowanej w transporcie,
- w nowym art. 30b uściślono, że energia elektryczna stosowana przez podmiot realizujący NCR musi być przeznaczona do zasilania wyposażonych w silniki elektryczne pojazdów samochodowych, sprzedawanej odbiorcy końcowemu lub zużywanej przez ten podmiot na potrzeby własne,
- w nowym art. 30b określono rok bazowy (tj. 2010 r.), w stosunku do którego ma być wyliczane ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, oraz dodano ustęp, w którym wskazano sposób wyliczenia ograniczenia emisji,
- w art. 35c ust. 4 zmniejszono stawkę przy wyliczaniu wysokości kary pieniężnej wymierzonej w przypadku niewykonania przez podmiot realizujący Narodowy Cel Redukcyjny obowiązku redukcji emisji gazów cieplarnianych, o którym mowa w art. 30b ust. 1.

Poniżej przedstawiono najważniejsze uwagi, które nie zostały uwzględnione podczas konsultacji społecznych wraz z uzasadnieniem braku ich przyjęcia:

- Spośród podmiotów zobowiązanych do realizacji NCR nie zostali usunięci przedsiębiorcy działający w branży zajmującej się obrotem paliwem LPG i/lub CNG.

Mając m.in. na uwadze fakt, że w projekcie dyrektywy ustanawiającej metodykę obliczeń i sprawozdawczości (projekt szczegółowo reguluje kwestie sposobu wdrożenia art. 7a), zaproponowano metodykę obliczania emisji gazów cieplarnianych opartą o wartości domyślne określone dla poszczególnych rodzajów paliw, w tym dla LPG i CNG, nie znajduje uzasadnienia propozycja wykreślenia przedsiębiorców działających w branży

zajmującej się obrotem LPG i CNG spośród tych podmiotów, które są zobowiązane do realizacji NCR.

Należy zaznaczyć, że zaproponowana wartość domyślna dla LPG i CNG została określona na poziomie o wiele niższym niż wartość bazowa dotycząca poziomu emisji gazów cieplarnianych w roku 2010, w stosunku do której podmioty zobowiązane do realizacji NCR będą musiały wykazać sześcioprocentowy poziom redukcji emisji gazów cieplarnianych w roku 2020. W związku z powyższym ww. rodzaje paliw niejako „automatycznie” przyczyniają się do redukcji emisji gazów cieplarnianych. Dlatego też projektodawca zakłada, iż przedsiębiorcy zajmujący się obrotem LPG i CNG na cele transportowe będą „poszukiwanym partnerem” do wykazania redukcji emisji gazów cieplarnianych przez tych przedsiębiorców zobowiązanych do realizacji NCR (m.in. dzięki możliwości skorzystania ze wspólnego wypełniania obowiązku), którzy zajmują się przede wszystkim obrotem benzyną silnikową oraz olejem napędowym, a więc tymi rodzajami paliw, które, wykazując wyższe wartości emisyjne, nie gwarantują realizacji przedmiotowego obowiązku.

- Nie zostały również uwzględnione uwagi dotyczące znacznego obciążenia działalności przedsiębiorców branży paliwowej w związku z wejściem w życie obowiązku realizacji NCR.

W opinii projektodawcy przepisy ustawy zostały tak skonstruowane, aby niekorzystny wpływ wywierany na działalność przedsiębiorców był minimalny i jednocześnie zapewniał realizację obowiązków wynikających z przepisów dyrektywy. Z uwagi na fakt, że część przedsiębiorców zobowiązanych do realizacji NCR będzie równocześnie zobowiązana do realizacji NCW, dlatego nie będą oni obciążeni dodatkowymi kosztami z tego tytułu. Należy zaznaczyć, iż zakres przedmiotowy sprawozdania będzie częściowo pokrywał się ze sprawozdaniem składanym na potrzeby realizacji NCW, m.in. w zakresie ilości paliw. Ponadto przepisy ustawy dają możliwość przekazywania sprawozdań w formie elektronicznej, co dodatkowo ułatwi i zmniejszy koszty realizacji obowiązku. Należy przy tym podkreślić, że nie są jeszcze znane szczegóły dotyczące metodyki obliczeń emisji gazów cieplarnianych oraz zakres sprawozdań, ponieważ zostanie on określony w rozporządzeniu Ministra Gospodarki (zgodnie z delegacją ustawową zawartą w projekcie ustawy) na podstawie wytycznych KE. Dlatego nie ma obecnie możliwości oszacowania wpływu wprowadzenia NCR na obciążenie przedsiębiorców. Ministerstwo Gospodarki przeprowadza konsultacje z branżą paliwową oraz bierze aktywny udział w dyskusji toczącej się w tej kwestii na forum UE.

- Odrzucono uwagę dotyczącą braku możliwości śledzenia przez przedsiębiorców zobowiązanych do realizacji NCR całego cyklu życia paliw.

Zgodnie z obecnym projektem dyrektywy ustanawiającej metodykę obliczania emisji gazów cieplarnianych podmioty odpowiedzialne za redukcję emisji gazów cieplarnianych będą zobowiązane do sprawozdania m.in. w zakresie: (I) ilości paliw zaliczanych do wykazania w ramach obowiązku wynikającego z NCR, (II) surowca, z którego zostało wyprodukowane paliwo, (III) źródła pochodzenia danego paliwa. Zgodnie z powyższym projektem natężenie emisji gazów cieplarnianych będzie obliczane na podstawie wartości domyślnych emisji gazów cieplarnianych określonych dla poszczególnych rodzajów paliw, które obejmują emisję GHG w całym cyklu życia danego paliwa. Należy zauważyć, że obecnie trwają prace w KE nad oceną skutków powyższej regulacji, dlatego też nie ma pewności, jaki kształt będzie miała metodyka obliczania emisji gazów cieplarnianych.

- Rozbieżne uwagi dotyczące zarówno (z jednej strony) wydłużenia do 2020 r., jak i (z drugiej) skrócenia do 2013 r. okresu przejściowego dla paliw E5 i E10.

W pierwotnym projekcie ustawy określono, że okres przejściowy będzie obowiązywał do dnia 31 grudnia 2016 r. Był to kompromis pomiędzy oczekiwaniami branży paliwowej (postulującej możliwie najkrótszy okres przejściowy, np. do końca 2013 r.), jak również instytucji stojących na straży praw konsumentów oraz innych użytkowników pojazdów benzynowych (postulujących wydłużenie okresu przejściowego co najmniej do 2020 r.) i w tym zakresie wydaje się stanowić najbardziej racjonalne podejście do tej kwestii. Podkreślić należy, że w toku procedowania projektu ustawy podjęta została decyzja o wydłużeniu okresu przejściowego do 2020 r.

- Uwaga dotycząca nieprecyzyjnego zdefiniowania obowiązku realizacji NCR, brakującej metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw oraz braku rozporządzeń wykonawczych w tym zakresie.

W opinii projektodawcy zarówno podmiot zobowiązany do realizacji obowiązku wynikającego z NCR, jak również cel, jakim jest osiągnięcie 6% redukcji emisji gazów cieplarnianych w 2020 r., zostały określone w sposób klarowny w projekcie ustawy. Ponadto w uzasadnieniu wskazane zostały wymienione proponowane środki umożliwiające realizację celu w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, m.in. poprzez: stosowanie biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz ograniczanie emisji powstających podczas spalania i uwalniania gazów cieplarnianych do atmosfery w miejscach, w których występuje wydobywanie ropy naftowej. Ponadto przedsiębiorcy będą

mogli ograniczyć emisję gazów cieplarnianych przez stosowanie paliw o niższej wartości emisyjności, takich jak LPG lub CNG.

Należy podkreślić, że szczegółowa metodyka w zakresie obliczania poziomu redukcji emisji gazów cieplarnianych zostanie opracowana i zacznie obowiązywać w późniejszym okresie, gdyż obecnie nadal trwają prace w KE nad opracowaniem wytycznych w tym zakresie. Tym niemniej należy zaznaczyć, że projekt ustawy, na skutek uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych, został uzupełniony o określenie roku bazowego, którym jest rok 2010 – wskazując w ten sposób poziom, jaki należy brać pod uwagę przy określaniu celu do osiągnięcia w roku 2020. Ponadto w celu zarysowania podstawowych elementów sposobu wyliczania ograniczenia emisji gazów cieplarnianych doprecyzowano art. 30b.

- Uwaga dotycząca zakresu obowiązku określonego w art. 9b w kontekście ograniczenia logistycznego podmiotów prowadzących dystrybucję i obrót paliwami.

Intencją projektodawcy jest stworzenie przepisu, w myśl którego przedsiębiorca, prowadzący działalność gospodarczą polegającą na wprowadzaniu do obrotu paliw ciekłych na kilku stacjach paliwowych, będzie miał możliwość dokonania wyboru stacji paliwowych, na których wprowadzać będzie do obrotu paliwo E10. Wówczas tylko na tych stacjach, na których będzie wprowadzał do obrotu paliwo E10, równocześnie będzie zobowiązany do wprowadzania do obrotu paliwa E5. Biorąc pod uwagę wątpliwości w kwestii interpretacji tego przepisu w kształcie zaproponowanym podczas uzgodnień międzyresortowych i społecznych, podjęto decyzję o doprecyzowaniu przepisów art. 9b, zgodnie z którymi przedsiębiorcy wprowadzający do obrotu benzynę E10 są równocześnie zobowiązani do wprowadzania na tych stacjach benzyny E5.

3. Wpływ projektu ustawy na budżet finansów publicznych i budżet jednostek samorządu terytorialnego

Wprowadzenie przepisów projektu ustawy nie spowoduje wzrostu wydatków budżetu państwa związanych z działaniami URE oraz IH. Obowiązki te będą realizowane w ramach posiadanych zasobów kadrowych i finansowych.

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na budżet państwa oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Należy podkreślić, że uzupełnienie definicji paliw o skroplony gaz ziemny LNG oraz inne paliwa odnawialne, w momencie rozpoczęcia kontroli tych gatunków paliw (tj. wejścia w życie rozporządzeń wykonawczych w sprawie wymagań jakościowych, metod badania jakości oraz sposobu pobierania próbek), wpłynie na konieczność zabezpieczenia dodatkowych środków finansowych na prowadzenie przez IH kontroli tych gatunków paliw.

Ponadto, mając na uwadze fakt, że Narodowe Cele Redukcyjne realizowane będą głównie poprzez stosowanie biokomponentów oraz biopaliw ciekłych, nie zaś za pomocą zwiększania wolumenu wykorzystanego LPG, LNG i CNG (co zostało szczegółowo wyjaśnione w uzasadnieniu), a tym samym paliwa konwencjonalne będą częściowo zastępowane większą ilością biokomponentów stosowanych w paliwach ciekłych oraz biopaliwach ciekłych, realizacja obowiązku NCR odbędzie się bez uszczerbku dla dochodów budżetu państwa, pomimo pewnej zmiany struktury paliw na rynku. Zgodnie bowiem z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 108, poz. 626, z późn. zm.), zarówno czyste benzyny silnikowe, jak i wyroby powstałe ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami mają taką samą stawkę akcyzy, tj. 1565,00 zł/1000 l. Analogiczna sytuacja występuje w przypadku oleju napędowego i wyrobów powstałych ze zmieszania olejów z biokomponentami – 1196,00 zł/1000 l. Również w przypadku estru metylowego stanowiącego samoistne paliwo (B100) stawka akcyzy jest tożsama ze stawką akcyzy na olej napędowy.

4. Wpływ projektu ustawy na rynek pracy

Przepisy regulacji przyczynią się do zwiększenia zatrudnienia w związku z wprowadzeniem obowiązku monitorowania i sprawozdawczości wielkości emisji gazów cieplarnianych z paliw ciekłych stosowanych w transporcie w całym cyklu życia paliw.

5. Wpływ projektu ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Regulacja będzie w szczególności oddziaływać na producentów paliw, a w sposób pośredni na wytwórców biokomponentów oraz producentów biomasy.

Wejście w życie przepisów ustawy będzie generować dla przedsiębiorców zobowiązanych do realizacji NCR koszty związane z realizacją narzuconego na nich obowiązku polegającego na osiągnięciu celu redukcyjnego. Możliwy wzrost kosztów prowadzenia działalności

przedsiębiorców może wynikać z konieczności wprowadzenia systemu redukcji emisji gazów cieplarnianych w całym cyklu życia paliw i biopaliw ciekłych oraz przygotowania corocznych sprawozdań w tym zakresie. Należy jednak zauważyć, iż proponowane przepisy ustawy zostały tak skonstruowane, aby wywoływały jak najmniejszy niekorzystny wpływ na działalność przedsiębiorców – będącą wynikiem przyjęcia przez Polskę obowiązków wynikających z przepisów UE.

Regulacja będzie miała pośredni wpływ na rynek biokomponentów poprzez wprowadzenie konieczności udokumentowania kryteriów zrównoważonego rozwoju, w szczególności w zakresie ograniczenia przez nie obowiązkowych poziomów redukcji emisji gazów cieplarnianych. Należy podkreślić, że konieczność wytwarzania biokomponentów i biopaliw ciekłych przy ograniczonej emisyjności gazów cieplarnianych wynika z przepisów zarówno dyrektywy 2009/30/WE, jak i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającej i w następstwie uchylającej dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE.

Zgodnie z przepisami obu dyrektyw wskaźnik ograniczenia emisji powinien kształtować się na poziomie wynoszącym co najmniej 35%, a od 2017 r. 50%. Dla instalacji oddanych do użytku od 2018 r. poziom ten wyniesie 60%. Należy dodać, że instalacje, które uruchomiono przed styczniem 2008 r. zostaną objęte obowiązkiem osiągnięcia założonego poziomu 35% redukcji emisji dopiero od 1 kwietnia 2013 r., które spowodują, że praktycznie od 2017 r. dopuszczone do produkcji będą wyłącznie biokomponenty wytwarzane z zastosowaniem najnowocześniejszych technologii produkcji, w przypadku których wartości redukcji emisji gazów cieplarnianych w stosunku do paliw kopalnych są zdecydowanie wyższe niż dla biopaliw pierwszej generacji.

Zaznaczenia wymaga fakt, że bezpośredni wpływ zastosowania kryteriów zrównoważonego rozwoju na rynek biokomponentów został oszacowany w ocenie skutków regulacji obecnie procedowanej ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

Należy podkreślić, że obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, określonego 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, wymaga od przedsiębiorców do tego zobowiązanych m.in. dodawania do paliw ciekłych biokomponentów oraz stosowania biopaliw ciekłych. W związku z tym, że część przedsiębiorców zobowiązanych do realizacji NCR będzie

równocześnie zobowiązana do realizacji NCW, dlatego też nie będą oni obciążeni dodatkowymi kosztami z tego tytułu.

Ponadto, mając na uwadze fakt, że paliwa LPG i CNG charakteryzują się niższą emisyjnością niż benzyny silnikowe i olej napędowy (i tym samym wysokim wskaźnikiem redukcji), koszty poniesione przez przedsiębiorców zajmujących się obrotem gazu LPG i CNG (zobowiązani równocześnie do realizacji NCR) ograniczone będą do kosztów administracyjnych związanych z przygotowaniem i przedkładaniem corocznych sprawozdań. Należy przy tym podkreślić, że szczegółowy zakres sprawozdań zostanie określony w rozporządzeniu Ministra Gospodarki (zgodnie z delegacją ustawową zawartą w projekcie ustawy) na podstawie wytycznych KE. Zaznaczyć należy, że zakres przedmiotowy sprawozdania będzie częściowo pokrywał się ze sprawozdaniem składanym na potrzeby realizacji NCW, m.in. w zakresie ilości paliw. Niemniej jednak zarówno główne cele obu dyrektyw, jak i ich zakres podmiotowy jest odmienny.

Mając na uwadze fakt, że KE nie wydała jeszcze dyrektywy określającej obowiązującą metodykę obliczeń emisji gazów cieplarnianych, nie ma obecnie możliwości oszacowania zarówno wpływu wprowadzenia NCR na potencjalne zmniejszenie wpływów budżetowych z akcyzy od paliw tradycyjnych zastępowanych przez dostawców niżej opodatkowanymi paliwami gazowymi (LPG, LNG), jak również ewentualnego wpływ na ceny paliw ciekłych. Ewentualne skutki wprowadzenia NCR w tym zakresie będzie można oszacować dopiero na etapie opracowywania aktu wykonawczego (dotyczącego metodyki obliczania emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw) wydanego zgodnie z delegacją zawartą w art. 30h nowelizowanej ustawy.

Jednakże, mając na uwadze konieczność wstępnego oszacowania wpływu wprowadzenia NCR na koszty paliw ciekłych, Minister Gospodarki zwrócił się z prośbą do sektora paliwowego o przekazanie stosownych informacji w tym zakresie. Minister Gospodarki w oszacowaniu przyjął następujące założenia:

- Narodowe Cele Redukcyjne zostaną określone na poziomie 4% w 2017 r. oraz 6% w 2020 r. (cel główny),
- metodyka redukcji emisji gazów cieplarnianych będzie zgodna z obecnym projektem dyrektywy KE opartym o odrębne wartości domyślne (*default values*) określone w $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$, przy dodatkowym założeniu, że olej napędowy oraz benzyna silnikowa będzie produkowana z konwencjonalnych źródeł i przyjmując w związku z tym następujące

wartości emisji: benzyna silnikowa 87,5 gCO_{2eq}/MJ oraz olej napędowy 89,1 gCO_{2eq}/MJ. Ponadto zgodnie z założeniami projektu dyrektywy redukcja emisji GHG będzie liczona od konkretnej bazowej wartości (określonej w projekcie dyrektywy na poziomie emisji z roku 2010 wynoszącej 88,3 gCO_{2eq}/MJ),

- mając na uwadze fakt, że redukcja emisji gazów cieplarnianych będzie realizowana przede wszystkim przez stosowanie biokomponentów i biopaliw ciekłych, w oszacowaniu stosowano wartości emisyjne dla poszczególnych biokomponentów zawartych w dyrektywie 2009/28/WE,
- podmiot realizujący NCR równocześnie jest podmiotem realizującym NCW, który będzie w związku z powyższym zobowiązany do zrealizowania NCW na poziomie: 7,10% w latach 2013–2016, 7,80% – 2017 r. oraz 8,50% – 2018 r. (zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13 sierpnia 2013 r. w sprawie wysokości Narodowych Celów Wskaźnikowych na lata 2013–2018 (Dz. U. poz. 918)) oraz 10,0% w 2020 r. (zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej). W związku z powyższym, w celu uniknięcia podwójnego naliczania kosztów (związanych z jednoczesną realizacją obu obowiązków NCW i NCR), w oszacowaniach założono, że koszty dotyczące realizacji NCR będą generowane dopiero powyżej poziomu realizacji NCW,
- z uwagi na fakt, iż NCR może być również realizowany poprzez zastosowanie paliw nisko emisyjnych, tj. LPG (73,6 gCO_{2eq}/MJ), CNG i LNG (76,7 gCO_{2eq}/MJ), zwrócono się również z prośbą o uwzględnienie w dokonywanych oszacowaniach ewentualnego wzrostu zużycia tych rodzajów paliw,
- należy również uwzględnić, iż od połowy 2014 r. będzie dostępne paliwo E10 na rynku na zasadach określonych w projekcie ustawy, tzn. z okresem przejściowym do końca 2016 r.,
- ilość wprowadzonych do obrotu paliw będzie stała, realizowana na poziomie z 2012 r.

Podkreślić należy, że ww. założenia zostały przyjęte na podstawie pierwotnej wersji projektu ustawy tzn. uwzględniającej Narodowy Cel Redukcyjny na poziomie 4% w 2017 r. oraz krótszy okres przejściowy dla paliwa E5 i E10 do końca 2016 r.

Na podstawie pozyskanych informacji oraz uwzględniając powyższe założenia, Minister Gospodarki prezentuje następujący pogląd dotyczący łącznego wpływu wprowadzenia NCR na koszty paliw ciekłych:

- nie ma możliwości precyzyjnego i zarazem jednoznacznego wskazania wpływu wprowadzenia Narodowych Celów Redukcyjnych na ewentualny wzrost kosztów cen paliw ciekłych – co zostało potwierdzone również przez przedsiębiorców poproszonych

o oszacowanie wpływu regulacji na ich funkcjonowanie. Należy mieć na uwadze, iż nie została ustalona metodyka obliczania NCR (projekt dyrektywy wciąż budzi szereg kontrowersji i jest poddawany analizie, przez co może ulec modyfikacji), jak również z uwagi na oczywisty fakt, iż ceny paliw kształtują się w oparciu o uwarunkowania ogólnoeuropejskie i ogólnoświatowe – przez co koszty produkcji nie są jedynymi kryteriami mającymi wpływ na ostateczne ceny paliw; w związku z powyższym przedłożone oszacowania należy traktować jako prawdopodobne i możliwe, w kontekście braków, o których wspomniano powyżej,

- przy realizacji NCW na poziomie 10% redukcja emisji gazów cieplarnianych wyniesie ok. 5%; koszty realizacji NCR będą generowane dopiero powyżej poziomu realizacji NCW,
- w związku z powyższym, w celu realizacji NCR niezbędne jest przeprowadzenie dodatkowych działań, przez podmioty objęte obowiązkiem, wpływających na zmniejszenie emisji GHG o około 1% – w tym przypadku, jako najbardziej realny scenariusz, wskazuje się konieczność dodatkowego zwiększenia wykorzystania biopaliw ciekłych (B100), ponad poziom określony w NCW,
- zgodnie z informacjami uzyskanymi od PKN Orlen S.A. wynika, że obniżenie emisji w cyklu życia paliwa o 1% będzie kosztować około 500 mln zł, natomiast w przypadku LOTOS S.A. – 316 mln zł,
- w oparciu o powyższe założenia wpływ wprowadzenia NCR na ceny paliw ciekłych można oszacować na poziomie ok. 5 gr/litr.

Należy zwrócić uwagę, że w kontekście przedłożonego powyżej kosztu realizacji NCR (na poziomie ok. 5gr/litr) należy wyraźnie podkreślić, że został on oszacowany dla wariantu najprostszego do wykonania obliczeń. Jednocześnie jest to jednak najdroższy wariant w realizacji, polegający na wykorzystaniu biokomponentów wprowadzanych do obrotu w postaci paliwa samoistnego (B100).

Należy w związku z powyższym mieć na uwadze, że zgodnie z:

- obecnym projektem zmiany ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych rozszerzony zostaje katalog biokomponentów mogących mieć zastosowanie przy wykonaniu NCW (węglowodory syntetyczne, uwodornione tłuszcze itp.),
- zgodnie z propozycją KE w perspektywie roku 2020 nie będzie najprawdopodobniej możliwa realizacja NCW jedynie za pomocą biokomponentów I generacji – gdyż KE proponuje w tym zakresie wprowadzenie obowiązkowego limitu zużycia, promując w ten sposób wykorzystanie biopaliw kolejnych generacji.

W związku z powyższym należy się spodziewać, że koszty przedłożone powyżej w wariantcie związanym z zastosowaniem jedynie paliwa B100, którego zastosowanie jest obecnie jednym z najdroższych rozwiązań, ulegną istotnemu zmniejszeniu. Nie można precyzyjnie wskazać poziomu takiego obniżenia kosztów, ponieważ nie są znane wiarygodne szacunki dotyczące kosztów stosowania biokomponentów i biopaliw ciekłych kolejnych generacji, które można zastosować – można natomiast definitywnie stwierdzić, iż będą one niższe od kosztów związanych z utrzymaniem logistyki i stosowaniem B100.

Podkreślenia wymaga fakt, że rozporządzenie wykonawcze wydawane na podstawie nowego art. 30h zmienianej ustawy będzie konsekwencją przyjętych na poziomie Unii Europejskiej rozwiązań, należy dochować należytej staranności, aby przedmiotowe rozwiązania w jak najmniejszym stopniu wpływały na działalność przedsiębiorców.

W przypadku realizacji NCR przedsiębiorcy będą mogli się grupowo rozliczać, co w przypadku NCW nie jest możliwe. Ponadto przepisy ustawy dają możliwość przekazywania sprawozdań w formie elektronicznej, co dodatkowo ułatwi i zmniejszy koszty realizacji niniejszego obowiązku. Z informacji uzyskanych od przedsiębiorców wynika, że obciążenia sprawozdawcze nie będą znacząco uciążliwe. W przypadku większych podmiotów może się to wiązać z koniecznością ewentualnego wdrożenia lub modernizacji istniejącego systemu informatycznego, służącego do zbierania i przetwarzania danych na potrzeby sprawozdawczości.

Należy zaznaczyć, że za brak realizacji NCR w 2020 r. będzie groziła kara pieniężna. Projektodawca przy określaniu wysokości kary pieniężnej, za niespełnienie obowiązków wynikających z realizacji NCR, zaproponował zastosowanie algorytmu, który będzie iloczynem stałej kwoty [zł/gCO_{2eq}], wartości emisji, która stanowi różnicę pomiędzy poziomem emisji, który został wykazany przez dany podmiot w okresie sprawozdawczym a poziomem emisji umożliwiającym realizację celu głównego [gCO_{2eq}/MJ] oraz ilości paliw sprzedanych, zbytych w innej formie lub zużytych przez nich na potrzeby własne oraz energii elektrycznej sprzedawanej odbiorcy końcowemu lub zużywanej przez nich na potrzeby własne [MJ].

Ponadto niniejsza regulacja pociąga za sobą koszty nałożone na przedsiębiorców wprowadzających do obrotu paliwa ciekłe na stacjach paliwowych związane z realizacją obowiązku oznakowania dotyczącego zawartości w paliwie dodatków metalicznych.

Mając na uwadze, że wprowadzona zostanie możliwość dodawania do benzyn silnikowych większej ilości bioetanolu, przewiduje się, że poziom wytwarzania tego biokomponentu wzrośnie. Należy jednak podkreślić, że nie ma możliwości oszacowania o ile wzrośnie produkcja bioetanolu w trakcie okresu przejściowego (do 2020 r.), ponieważ jest to zależne od liczby przedsiębiorców zainteresowanych równoczesnym wprowadzaniem do obrotu benzyn silnikowych E10 i E5. Ponadto regulacja, wprowadzając możliwość dodawania do benzyn silnikowych większej ilości bioetanolu, przyczynia się do zmniejszenia kosztów realizacji NCW, ponieważ umożliwia jego realizację za pomocą paliw normatywnych (bez konieczności wykorzystania biopaliw ciekłych), dlatego też powinna mieć pozytywny wpływ na cenę paliw ciekłych.

Należy podkreślić, że rozszerzenie definicji paliw ciekłych w zakresie ich stosowania w rekreacyjnych jednostkach pływających nie będzie miało wpływu na ceny paliw ciekłych dla osób korzystających z tych jednostek.

6. Wpływ projektu ustawy na sytuację i rozwój regionalny

Przepisy ustawy nie będą miały wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

7. Wpływ projektu ustawy na środowisko

Realizacja postanowień ustawy będzie miała korzystny wpływ na stan środowiska w Polsce, a w szczególności na jakość powietrza atmosferycznego, poprzez znaczne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Wykorzystanie na szerszą skalę biokomponentów i biopaliw ciekłych oraz paliw ciekłych o mniejszej emisji szkodliwych substancji do atmosfery doprowadzi do ograniczenia emisji związków siarki, związków ołowiu oraz lotnych związków organicznych.