

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA GOSPODARKI¹⁾

z dnia

zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych²⁾

Na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 grudnia 2008 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1058) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) benzyn silnikowych z maksymalną zawartością tlenu do 2,7% (m/m) stosowanych w pojazdach oraz rekreacyjnych jednostkach pływających wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym, oznaczonych kodami CN 2710 12 45 oraz 2710 12 49, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;”;

b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) benzyn silnikowych z maksymalną zawartością tlenu do 3,7% (m/m) stosowanych w pojazdach oraz rekreacyjnych jednostkach pływających wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym, oznaczonych kodami CN 2710 12 45 oraz 2710 12 49, określa załącznik nr 1a do rozporządzenia;”;

2) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Minister Gospodarki kieruje działem administracji rządowej – gospodarka, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Gospodarki (Dz. U. poz. 1252).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie 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).

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 157, poz. 976, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, z 2011 r. Nr 153, poz. 902 oraz z 2014 r. poz. 1088.

„Wymagania jakościowe dla benzyn silnikowych z maksymalną zawartością tlenu do 2,7% (m/m) stosowanych w pojazdach oraz rekreacyjnych jednostkach pływających wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym”;

b) po wierszu w brzmieniu:

Zawartość siarki	mg/kg	—	50 ³⁾ 10 ⁴⁾
------------------	-------	---	--------------------------------------

„dodaje się wiersz w brzmieniu:

Zawartość manganu	mg/l	—	2,0
-------------------	------	---	-----

3) w załączniku nr 2 do rozporządzenia po wierszu w brzmieniu:

Zawartość siarki	mg/kg	—	10,0	—	10,0
------------------	-------	---	------	---	------

„dodaje się wiersz w brzmieniu:

Zawartość manganu	mg/l	—	2,0	—	2,0
-------------------	------	---	-----	---	-----

4) po załączniku nr 1 do rozporządzenia dodaje się załącznik nr 1a w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2015 r.

MINISTER GOSPODARKI

ZA ZGODNOŚĆ POD
WZGLĘDEM PRAWNYM,
LEGISLACYJNYM I
REDAKCYJNYM

DYREKTOR
Departamentu Prawnego

Maria Stężyńska
Zastępca

10.10.2014r.

Załącznik nr 1a

**WYMAGANIA JAKOŚCIOWE DLA BENZYN SILNIKOWYCH Z MAKSYMALNĄ
ZAWARTOŚCIĄ TLENU 3,7% (M/M) STOSOWANYCH W POJAZDACH ORAZ
REKREACYJNYCH JEDNOSTKACH PŁYWAJĄCYCH WYPOSAŻONYCH W
SILNIKI Z ZAPŁONEM ISKROWYM**

Parametr	Jednostka	Zakresy ¹⁾	
		minimum	maksimum
Badawcza liczba oktanowa		95	—
Motorowa liczba oktanowa		85	—
Prężność par	kPa	—	60,0 ²⁾
Destylacja:			
– do temperatury 100°C odparowuje	% (V/V)	46,0	—
– do temperatury 150°C odparowuje	% (V/V)	75,0	—
Zawartość węglowodorów:			
– olefinowych	% (V/V)	—	18,0
– aromatycznych	% (V/V)	—	35,0
– benzenu	% (V/V)	—	1,0
Zawartość tlenu	% (m/m)	—	3,7
Związki tlenowe:			
– metanol	% (V/V)	—	3,0
– etanol, stabilizator może być potrzebny	% (V/V)	—	10,0
– alkohol izopropylowy	% (V/V)	—	12,0
– alkohol tert-butyłowy	% (V/V)	—	15,0
– alkohol izobutyłowy	% (V/V)	—	15,0
– etery zawierające z 5 lub więcej atomów węgla w cząsteczce	% (V/V)	—	22,0
– inne związki organiczne zawierające tlen ³⁾	% (V/V)	—	15,0
Zawartość siarki	mg/kg	—	10,0
Zawartość ołowiu	g/l	—	0,005
Zawartość manganu	mg/l	—	2,0

¹⁾ Wartości podane w specyfikacji są „wartościami rzeczywistymi”. Dla ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy PN-EN ISO 4259, przy czym przy określaniu wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną dodatnią różnicę 2R (gdzie R oznacza odtwarzalność). Wyniki poszczególnych pomiarów należy interpretować zgodnie z kryteriami podanymi w normie PN-EN ISO 4259.

²⁾ Dla okresu letniego trwającego od dnia 1 maja do dnia 30 września.

³⁾ Inne alkohole z jedną grupą hydroksylową oraz etery o temperaturze końca wrzenia nie wyższej niż 210 °C.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm.), dalej zwanej „ustawą”. Zgodnie z wyżej wymienionym przepisem minister właściwy do spraw gospodarki został obowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, biorąc pod uwagę wartości parametrów jakościowych, określone w odpowiednich normach w tym zakresie.

Projekt rozporządzenia zmienia rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 grudnia 2008 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz. U. z 2013 r. poz. 1058), które określa wymagania jakościowe dla benzyn silnikowych oraz oleju napędowego stosowanych w pojazdach, ciągnikach rolniczych a także maszynach nieporuszających się po drogach, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym. Zawiera ono wymagania jakościowe dla paliw ciekłych określone w dyrektywie 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnoszącej się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz. Urz. WE 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.), rozszerzone o dodatkowe parametry określone w najnowszych edycjach norm PN-EN 228 Paliwa do pojazdów samochodowych. Benzyna bezołowiowa. Wymagania i metody badań. i PN-EN 590 Paliwa do pojazdów samochodowych. Oleje napędowe. Wymagania i metody badań.

Projekt rozporządzenia jest procedowany w związku z ogłoszeniem ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw* (dz. U. poz. 1088), zwanej dalej „nowelizacją ustawy”. Nowelizacja ustawy dokonuje zmiany w definicji benzyn silnikowych polegającej na zwiększeniu z 5% do 10% dopuszczalnej ilości biokomponentów w benzynach silnikowych oraz wprowadza okres przejściowy, w przypadku gdy benzyny silnikowe zawierają pomiędzy 5% a 10% bioetanolu (tzw. paliwo E10). W związku z powyższym, należy dostosować wymagania jakościowe do zmienionej definicji benzyn silnikowych, ponieważ dopiero po wejściu w życie ww. rozporządzenia będzie możliwe wprowadzenie paliwa E10 do obrotu. Należy podkreślić, że wydanie ww. rozporządzenia jest niezbędne w celu dokonania pełnej transpozycji do

polskiego porządku prawnego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. *zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyn, oleju napędowego i olejów pędnych oraz wprowadzającej mechanizm monitorowania*

i ograniczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z wykorzystania paliw w transporcie drogowym oraz zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w odniesieniu do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę 93/12/EWG, zwanej dalej „dyrektywą 2009/30/WE”.

W stosunku do obowiązującego rozporządzenia w projekcie rozporządzenia wprowadzono następujące zmiany:

1. Określono wymagania jakościowe dla benzyn silnikowych z maksymalną zawartością tlenu do 3,7% (m/m) oraz do 10% bioetanolu (tzw. E10)

Zmiany te wynikają z konieczności implementacji przepisów dyrektywy 2009/30/WE w zakresie wprowadzenia wymagań jakościowych dla benzyn silnikowych z maksymalną zawartością tlenu do 3,7% (m/m) oraz do 10% bioetanolu (tzw. E10).

Załącznik I dyrektywy 2009/30/WE określa specyfikacje środowiskowe dla paliw znajdujących się na rynku, przeznaczonych do pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym, które zostały przeniesione do niniejszego projektu rozporządzenia. Podkreślenia wymaga fakt, że te parametry również zostały umieszczone w normie PN-EN 228:2013-04 *Paliwa do pojazdów samochodowych - Benzyna bezołowiowa - Wymagania i metody badań* (norma zawiera również szereg parametrów technicznych określonych w celu ochrony silników pojazdów).

Po wejściu w życie przedmiotowego projektu rozporządzenia, na rynku będą równolegle obowiązywały wymagania jakościowe dla benzyn silnikowych zawierających od 5% do 10% bioetanolu i zawartości tlenu 3,7% (tzw. E10) oraz benzyn zawierających do 5% bioetanolu i 2,7% tlenu (tzw. E5). Zgodnie bowiem z przepisami dyrektywy 2009/30/WE na państwa członkowskie nałożony został wymóg wprowadzenia okresu przejściowego, w trakcie którego dostawcy paliw są zobowiązani do zagwarantowania dostępności na rynku benzyn silnikowych o zawartości do 5% bioetanolu (E5). W związku z powyższym, przedsiębiorcy wprowadzający do obrotu na stacjach paliwowych benzyny silnikowe E10 będą zobowiązani do jednoczesnego wprowadzania do obrotu na tych stacjach, w okresie przejściowym, również benzyn silnikowych E5.

Nowelizacja ustawy w art. 4 ustanawia okres przejściowy - do dnia 31 grudnia 2020 r. Podkreślić również należy, że 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 ustawy w tym zakresie.

Ponadto dopuszczenie do obrotu benzyn silnikowych z zawartością do 10% biokomponentów przyczyni się do ułatwienia realizacji obowiązku Narodowego Celu Wskaźnikowego, określonego w art. 23 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.

2. Określono limit zawartości manganu w benzynie na poziomie 2 mg/l

Ponadto dyrektywa w art. 1 pkt. 8 określa limit zawartości manganu w paliwach na poziomie 2 mg/l.

3. Dokonano zmian kodów celnych dla benzyn silnikowych

Konieczność dokonania zmian wynika z wejścia w życie zmienionej Wspólnej Taryfy Celnej.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Zgodnie z § 52 ust. 3 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2013 r., poz. 979), w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji zostaną również zamieszczone zgłoszenia podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Ze względu na fakt, że przedmiotowe rozporządzenie zawiera przepisy o charakterze technicznym, które wynikają bezpośrednio z zapisów dyrektywy 2009/30/WE, projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji Komisji Europejskiej – zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Rozporządzenie wejdzie w życie 1 czerwca 2015 r.

Termin wejścia w życie jest zgodny z § 1 ust 1 uchwały Nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205)..

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Gospodarki w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy W. Pietrewicz, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Małgorzata Warakomska (tel. 22 693 48 90, mail: Malgorzata.Warakomska@mg.gov.pl)	Data sporządzenia <u>2014-09-30</u> Źródło: Upoważnienie ustawowe: art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw Nr w wykazie prac Ministra Gospodarki 36.2.14
OCENA SKUTKÓW REGULACJI	
1. Jaki problem jest rozwiązywany?	
<p>Przyczyną problemu jest wydana przez Parlament Europejski i Radę dyrektywa 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. <i>zmieniającej dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyn, oleju napędowego i olejów pędnych oraz wprowadzającej mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych pochodzących z wykorzystania paliw w transporcie drogowym oraz zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w odniesieniu do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę 93/12/EWG</i>, zwana dalej dyrektywą 2009/30/WE, która nakłada na państwa członkowskie obowiązek zmian w krajowym prawodawstwie w określonym zakresie.</p> <p>Problemem jest brak przepisów dostosowujących krajowe prawo do ww. dyrektywy w zakresie określenia wymagań jakościowych dla benzyn silnikowych z maksymalną zawartością tlenu do 3,7% (m/m) oraz do 10% biokomponentów (w tym bioetanolu - tzw. benzyna silnikowa E10) oraz określenia limitu zawartości manganu w paliwach ciekłych. Jednocześnie projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. Nr 169, poz. 1200, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Zgodnie z ww. przepisem minister właściwy do spraw gospodarki został zobowiązany do określenia, w drodze rozporządzenia, wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, biorąc pod uwagę wartości parametrów jakościowych, określone w przepisach Unii Europejskiej lub w odpowiednich normach w tym zakresie.</p> <p>Zakres podmiotowy regulacji obejmuje przedsiębiorców sektora paliwowego, instytucje państwowe oraz konsumentów paliw. Zakres przedmiotowy projektu rozporządzenia obejmuje rynek paliw ciekłych a oddziaływanie regulacji będzie zróżnicowane w zależności od podmiotu.</p> <p>Źródłem wiedzy o problemie jest analiza istniejących aktów prawnych oraz uzasadniona opinia Komisji Europejskiej (2012/0297) zgodnie z art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w sprawie braku pełniej transpozycji dyrektywy 2009/30/WE przez stronę polską.</p> <p>Zidentyfikowany problem jest jednoaspektowy.</p>	
2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt	
<p>W sytuacji braku podjęcia działań strona polska nie wdrożyłaby w pełni przepisów dyrektywy 2009/30/WE do krajowego porządku prawnego, co stanowić będzie podstawę dla Komisji Europejskiej do wniesienia skargi do Trybunału Sprawiedliwości UE z wnioskiem o nałożenie na Polskę kary finansowej.</p> <p>Analiza problemu i wariantów jego rozwiązania wykazała, że w świetle obowiązującego na mocy ustawy systemu dotyczącego monitorowania i kontrolowania jakości paliw, który nakłada na Ministra Gospodarki obowiązek określenia w drodze rozporządzenia wymagań jakościowych dla paliw ciekłych, jedyną możliwością rozwiązania problemu jest dokonanie nowelizacji rozporządzenia w sprawie ww. wymagań jakościowych.</p>	

Oczekiwanym efektem wejścia w życie niniejszej regulacji jest możliwość pojawienia się na rynku nowego rodzaju benzyny silnikowej – tzn. E10. Należy podkreślić, że ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1088) wprowadza obowiązek w okresie przejściowym, tj. do dnia 31 grudnia 2020 r., polegający na tym, iż na każdej stacji paliw, na której oferowane będzie paliwo E10 równocześnie było dostępne paliwo E5. Wynika to z faktu, że nie wszystkie pojazdy są przystosowane do benzyn silnikowych z podwyższoną zawartością bioetanolu.

Podkreślić również należy, że w trakcie trwania okresu przejściowego monitorowany będzie stan przystosowania pojazdów samochodowych do możliwości korzystania z paliwa E10, w celu bieżącego aktualizowania informacji w tym zakresie.

Ponadto na stacjach paliwowych będą umieszczone informacje dotyczące konieczności upewnienia się przez konsumenta, czy paliwo E10 może być stosowane w pojeździe, zgodnie z warunkami określonymi w instrukcji obsługi pojazdu lub ze wskazaniem producenta tego pojazdu. W celu zapewnienia należytej ochrony kierowców i ich pojazdów Inspekcja Handlowa będzie prowadziła kontrole jakości paliw oferowanych na stacjach oraz odpowiedniego oznakowania dystrybutorów.

Obecnie maksymalna zawartość bioetanolu w benzynach silnikowych wynosi 5%. W efekcie zwiększenia ilości bioetanolu w benzynach silnikowych do 10% oczekuje się, że obniżeniu mogą ulec koszty realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ze sprawozdania Komisji Europejskiej dla Parlamentu Europejskiego i Rady „Jakość benzyny i oleju napędowego stosowanych w transporcie drogowym w Unii Europejskiej: jedenaste sprawozdanie roczne (rok sprawozdawczy 2012)” wynika, że udział w rynku benzyny E10 jest wciąż w Europie niewysoki i sprzedawana jest ona obecnie jedynie w trzech krajach (Niemcy, Francja i Finlandia). W krajach, w których dopuszczono do sprzedaży paliwo E10, sytuacja rynkowa jest bardzo różna. W Finlandii E10 ma 54,7 % udział w sprzedaży benzyny, we Francji wynosi on 24,1%, podczas gdy w Niemczech E10 ma jedynie 14,2 % udziału w rynku benzyn silnikowych.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi z Wydziałów Promocji Handlu i Inwestycji wynika, że w Niemczech sprzedaż benzyny E10 rozpoczęto od stycznia 2011r. Jej wprowadzenie ma charakter dobrowolny, stąd jest wprowadzana jest stopniowo. Obecnie jest dostępna na większości stacji benzynowych. Należy przypuszczać, że wprowadzony tzw. ustawą kwotową (BioKraftQuG z dnia 18.12.2006) obowiązkowy udział biokomponentów w paliwach wymusi na branży paliwowej instalację dystrybutorów E10 na wszystkich stacjach. Równocześnie podkreślić należy, że blisko 90% samochodów na rynku niemieckim może bez szkody dla silników, wykorzystywać benzynę E10. Sprzedaży benzyny E10 dokonuje się z wydzielonych i specjalnie oznakowanych dystrybutorów. 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 rocznie.

We Francji benzyna E10 została wprowadzona do obrotu z dniem 1 kwietnia 2009 r. Oficjalna nazwa tego paliwa brzmi SP95-E10, lub, w skrócie, 95-E10. Francja wprowadziła system opodatkowania sprzyjający szerszemu wykorzystaniu biokomponentów w paliwach ciekłych. Ulgi podatkowe dotyczące opłat paliwowych są corocznie wyznaczane przez rząd francuski. Dzięki sprzyjającemu opodatkowaniu benzyna SP95-E10 jest tańsza od tradycyjnej benzyny (średnio o 3 centymy za litr w porównaniu z SP95). Koncerny paliwowe promują benzynę SP95-E10 udzielając przydatnych informacji na jej temat, m.in. poprzez swoje strony internetowe.

W Finlandii od 1 stycznia 2011 r. dostępna jest nowa, 95 oktanowa benzyna E10, z 10% domieszką etanolu, która oznakowana została jako: 95 E10. Po wprowadzeniu do obrotu nowego rodzaju paliwa dokonano zmian w sposobie przechowywania paliw ciekłych na stacjach, tzn. w dystrybutorach zawierających uprzednio benzynę 95E - obecnie znajduje się paliwo 95 E10, natomiast miejsce benzyny 98E zajmuje benzyna 98 E5. Ponadto, każdy dystrybutor z zawartością benzyny E10 jest specjalnie oznakowany poprzez umieszczenie w jego górnej części informacji, dostępnej w fińskiej, szwedzkiej i angielskiej wersji językowej, wskazującej, iż paliwo 95 E10 jest przeznaczone: „Dla silników, które są zgodne z paliwem zawierającym 10% etanolu”.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Producenci w rozumieniu ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych	31	Zbiorczy raport kwartalny dotyczący rynku biokomponentów, paliw ciekłych i biopaliw ciekłych za pierwszy kwartał 2014 r. sporządzony przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na podstawie art. 30 ust. 4 ustawy.	Umożliwienie produkowania benzyn silnikowych z większą zawartością biokomponentów (w tym paliwa E10).
Podmioty realizujące Narodowe Cele Wskaźnikowe	25	Urząd Regulacji Energetyki	Możliwość realizacji NCW przy pomocy benzyn silnikowych z większą zawartością biokomponentów w benzynach silnikowych (w tym paliwa E10) - co pozwoli na optymalizację kosztów realizacji NCW.
Przedsiębiorcy	Ok. 9 tys. przedsiębiorstw posiadających koncesje na wytwarzanie (67 przedsiębiorstw), magazynowanie (53 przedsiębiorstwa) i obrót paliwami ciekłymi (8793 przedsiębiorstw)	Urząd Regulacji Energetyki	Konieczność dostosowania infrastruktury do możliwości oferowania paliwa E10.
Konsumenci posiadający samochody benzynowe	ok. 10 mln. zarejestrowanych samochodów benzynowych, z czego 50% (ok. 5 mln) jest dostosowanych do E10 (dane na koniec 2012 r.)	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Konieczność dokonania wyboru benzyny silnikowej, która nie będzie wywierała negatywnych skutków na silnik samochodu.
Inspekcja Handlowa i laboratoria akredytowane, z którymi prezes UOKiK zawiera umowy na przeprowadzanie badań w ramach systemu	16 wojewódzkich inspektoratów inspekcji handlowej	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów	Konieczność uwzględnienia w swoich procedurach kontrolnych badania nowego parametru – zawartości manganu. W chwili obecnej opracowana została jedynie metoda

monitorowania i kontrolowania jakości paliw.		badania zawartości manganu w benzynach silnikowych (metoda badania dla oleju napędowego jest na etapie projektu), dlatego też ten parametr nie będzie badany w oleju napędowym.
--	--	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia nie podlegał wcześniejszym konsultacjom społecznym. Proponuje się zebranie uwag partnerów społecznych równoległe z konsultacjami międzyresortowymi. Projekt rozporządzenia poddany zostanie procedurze konsultacji z instytucjami, organizacjami i przedsiębiorstwami, zajmującymi się problematyką rynku paliw ciekłych i biopaliw ciekłych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Źródła finansowania	Nie dotyczy
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zwiększenie zawartości bioetanolu w benzynach silnikowych nie będzie miało wpływu na wydatki budżetu państwa. Zgodnie 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 benzyny silnikowe bez zawartości biokomponentów, 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. Źródłem wydatków związanych z wejściem w życie rozporządzenia jest rozszerzenie katalogu parametrów benzyn silnikowych o zawartość manganu. Przyjęte rozwiązanie będzie miało wpływ na zwiększenie kosztów badania próbek ponoszonych przez Inspekcję Handlową. Mając na uwadze fakt, że koszty będą zależały od przyjętej metody badania zawartości manganu, zostaną one oszacowane w nowelizacji

		rozporządzenia w sprawie metod badania jakości paliw.						
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Umożliwienie wprowadzania do obrotu paliwa E10 przyczyni się do ułatwienia realizacji Narodowych Celów Wskaźnikowych oraz Narodowego Celu Redukcyjnego. Jednakże, m.in. w związku z wprowadzeniem okresu przejściowego obowiązującego do 2020 r., nie ma możliwości ustalenia na obecnym etapie prac na jaką skalę stosowane będzie paliwo E10.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak możliwości ustalenia na obecnym etapie. W okresie przejściowym wprowadzenie paliwa E10 nie będzie obligatoryjne. Jednakże jeżeli dany przedsiębiorca zdecyduje się na oferowanie paliwa E10 na swojej stacji, będzie on zobligowany do równoczesnego oferowania na tej stacji paliwa E5. Należy podkreślić, że Ci przedsiębiorcy poniosą koszty związane z dostosowaniem infrastruktury stacji paliwowej, w tym oznakowaniem dystrybutorów. Koszty te zostały oszacowane w projekcie rozporządzenia Ministra Gospodarki w sprawie oznakowania dystrybutorów używanych na stacjach paliwowych i stacjach zakładowych do benzyn silnikowych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak możliwości ustalenia na obecnym etapie.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>W chwili obecnej brak jest możliwości precyzyjnego ustalenia wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw z tytułu wprowadzenia przedmiotowej regulacji. Niewątpliwie umożliwienie wprowadzania do obrotu benzyn silnikowych o zawartości biokomponentów do 10% (w tym paliwa E10) tworzy potencjalne możliwości w zakresie ułatwienia realizacji NCW, poprzez zmniejszenie konieczności stosowania biopaliw ciekłych. Jednakże nie ma możliwości ustalenia na obecnym etapie prac na jaką skalę stosowane będzie ww. paliwo E10 przez producentów oraz jakie będzie zainteresowanie klientów nowym rodzajem paliwa.</p> <p>Przede wszystkim należy zwrócić uwagę, iż przedmiotowa regulacja nie tworzy obowiązku stosowania nowego rodzaju paliw, ale daje możliwość jego wykorzystania. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu katalogu dostępnych na rynku paliw przedsiębiorcy</p>						

	podejmować będą w oparciu o rachunek ekonomiczny, który powinien uzasadnić koszty tego rodzaju działań.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: nie dotyczy		
9. Wpływ na rynek pracy		
Regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Umożliwienie wprowadzania do obrotu większej ilości bioetanolu w benzynach silnikowych może mieć pozytywny wpływ na środowisko naturalne ze względu na niższą emisję gazów cieplarnianych w stosunku do paliw kopalnych - co z kolei będzie wywierało pozytywny wpływ na zdrowie. Średnia ważona emisja gazów cieplarnianych dla benzyn silnikowych, zgodnie z najnowszym projektem dyrektywy Komisji Europejskiej ustanawiającej metodykę obliczania emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw, została oszacowana na 93,3 gCO ₂ eq/MJ. Natomiast emisja bioetanolu np. z pszenicy została określona w dyrektywie 2009/30/WE na poziomie 55 gCO ₂ eq/MJ.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
W chwili wejścia w życie proponowanych przepisów.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Miernikiem będzie ilość wprowadzanych do obrotu benzyn silnikowych E10. Będzie to miało odzwierciedlenie w raportach przygotowywanych przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. Przewiduje się, że ocena będzie możliwa w połowie 2015 r. (rok po wejściu rozporządzenia w życie).		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		