



RPW/53456/2022 P
Data: 2022-06-29
MKiS

L.dz. 37/2022/KR

Warszawa, 27 czerwca 2022 r.

Sz. Pani
Anna Moskwa
Minister Klimatu i Środowiska

Dot.: Zmiany ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw poprzez rozszerzenie stosowania tej ustawy do ciężkich olejów opałowych o kodach CN z grupy 2707 oraz paliw ciekłych stosowanych w transporcie kolejowym.

Szanowna Pani Minister,

uwzględniając przygotowywane zmiany w zakresie monitorowania i kontroli jakości wodoru i LNG, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego chciałaby ponownie zgłosić postulat o podjęcie prac legislacyjnych dotyczących zmiany Ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw („Ustawa jakościowa”), mających na celu stosowanie tej ustawy do ciężkiego oleju opałowego o kodzie CN 2707 99 99 oraz opcjonalnie o kodzie CN 2707 99 91 oraz 2707 99 19, a także paliw ciekłych stosowanych w transporcie kolejowym (olej napędowy).

Ciężki olej opałowy o kodach z grupy 2707

Zmiany dążą do likwidacji istotnej luki regulacyjnej w odniesieniu do produktu, który jest powszechnie dostępny na rynku i stosowany w celach opałowych, a nie jest objęty ani wymogami z Ustawy jakościowej, ani standardami emisyjnymi, poprzez uzupełnienie definicji ciężkiego oleju opałowego zawartej w art. 2 ust. 1 pkt 9 Ustawy jakościowej o ciężki olej opałowy klasyfikowany do grupy kodów CN 2707 99 99 oraz opcjonalnie o kodach CN 2707 99 19 i 2707 99 91.

Aktualnie Ustawy jakościowej nie stosuje się do produktów klasyfikowanych do podpozycji kodu CN 2707 99 99, tj. olejów i pozostałych produktów destylacji wysokotemperaturowej smoły węglowej; podobnych produktów, w których masa składników aromatycznych jest większa niż składników niearomatycznych. Są to produkty powstające w procesie destylacji lub rafinacji ropy naftowej. Nie zaliczają się jednak - według odpowiednich not wyjaśniających - do klasyfikacji przewidzianej Nomenklaturą Scaloną do głównych grup produktów powstałych

UL. REJTANA 17 LOK. 36 | 02-516 WARSZAWA | TEL/FAX: +48 22 848 3605, +48 22 848 4590

E-MAIL: POPIHN@POPIHN.PL | WWW.POPIHN.PL

*AMIC POLSKA SP. Z O.O.*ANWIM S.A.*BP EUROPA S.E.*CIRCLE K POLSKA SP. Z O.O.*FUCHS OIL CORP. SP. Z O.O.*

*GRUPA LOTOS S.A.*PERN S.A.*PKN ORLEN S.A.*SHELL POLSKA SP. Z O.O.*SLOVNAFT POLSKA S.A.

*TANQUID POLSKA SP. Z O.O.*TOTAL ENERGIES MARKETING POLSKA SP. Z O.O.*UNIMOT S.A.

w wyniku tych procesów, tylko ze względu na parametr zawartości związków aromatycznych muszą być klasyfikowane do kodu CN 2707 99 99. Tym samym, obecnie stosowanie ciężkiego oleju opałowego o właściwościach fizykochemicznych, które determinują zaklasyfikowanie tego produktu w świetle Nomenklatury Scalonej do podpozycji kodu CN 2707 99 99, nie podlega systemowi monitorowania i kontrolowania jakości paliw przewidzianemu w Ustawie jakościowej. Skutkuje to wyłączeniem spod reżimu Ustawy jakościowej głównego paliwa z grupy ciężkich olejów opałowych, funkcjonującego na krajowym rynku paliw, produkowanego obecnie w Polsce przez dwóch największych producentów paliw zrzeszonych w POPiHN oraz sprowadzanego do kraju zza granicy jako produkt stosowany m.in. w instalacjach energetycznego spalania. Jest to istotne, gdyż praktycznie w Polsce oraz państwach ościennych, z których identyfikuje się przywozy ciężkich olejów opałowych pochodzących z przerobu ropy naftowej, bardzo rzadko występują już produkty o kodach CN z grupy 2710 uregulowane w Ustawie jakościowej. Dominującym produktem jest właśnie ciężki olej opałowy o kodzie CN 2707 99 99, który w chwili obecnej nie może być kontrolowany pod kątem wymagań jakościowych z uwagi na identyfikowaną lukę regulacyjną w reżimie Ustawy jakościowej. Ponadto, aby w pełni uregulować tę grupę produktów, rozszerzona definicja ciężkiego oleju opałowego powinna obejmować także ciężkie oleje opałowe o kodach CN 2707 99 19 oraz 2707 99 91.

Mając na uwadze cel Ustawy jakościowej w postaci ograniczania negatywnych skutków oddziaływania paliw na środowisko oraz zdrowie ludzi, brak ciężkiego oleju opałowego o podpozycji kodu CN 2707 99 99 w aktualnej definicji ciężkiego oleju opałowego, jest dalece niezrozumiały i nie znajduje żadnego uzasadnienia.

Rozszerzenie definicji ciężkiego oleju opałowego o ww. produkty spowoduje, że do stosowania takich ciężkich olejów opałowych będą miały zastosowanie wymagania jakościowe dotyczące zawartości siarki, a także wymagania w zakresie rodzajów instalacji i warunków, w których mogą być stosowane ciężkie oleje opałowe, które nie muszą spełniać wymagań jakościowych w zakresie zawartości siarki przewidziane w Rozporządzeniu Ministra Energii z dnia 1 grudnia 2016 r. w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki dla olejów oraz rodzajów instalacji i warunków, w których będą stosowane ciężkie oleje opałowe („Rozporządzenie”) wydanym na podstawie art. 5 ust. 2 Ustawy jakościowej.

Objęcie Ustawą jakościową ciężkiego oleju opałowego o kodzie CN 2707 99 99, a także opcjonalnie 2707 99 19 oraz 2707 99 91 będzie również skutkować zakazem stosowania takich produktów w instalacjach energetycznego spalania paliw, jeżeli nie spełniają one wymagań jakościowych określonych w Rozporządzeniu.

Paliwa kolejowe

Podstawowym paliwem kolejowym jest standardowy olej napędowy o kodzie CN 2710 19 43 lub 2710 20 11, spełniający wszystkie wymagania jakościowe tak jak olej napędowy, który jest powszechnie używany do napędu samochodów. Jednymi z głównych źródeł dostaw paliw kolejowych są stacje paliwowe oraz stacje zakładowe (zgodnie z definicjami przewidzianymi Ustawą jakościową), a także dostawy autocysternowe do pojazdów kolejowych lub mikroinstalacji, z których zaopatrywane są pojazdy kolejowe. W trakcie przeprowadzanych

analiz powstało istotne zagadnienie interpretacyjne dotyczące segmentu paliw kolejowych w Polsce i określenia statusu stacji paliwowych oraz stacji zakładowych wykorzystywanych do tankowania olejem napędowym pojazdów kolejowych, które również mogą być potencjalnie wykorzystywane do tankowania np. pojazdów czy maszyn nieporuszających się po drodze w rozumieniu Ustawy o jakości. Takie stacje paliwowe i stacje zakładowe mogą być także wyłącznie przeznaczone do tankowania olejem napędowym pojazdów kolejowych. Zagadnienie interpretacyjne dotyczy możliwości zakwalifikowania pojazdu kolejowego do pojazdów i maszyn nieporuszających się po drogach według reżimu Ustawy o jakości. W naszej ocenie, pojazdów kolejowych nie można zakwalifikować do pojazdów w rozumieniu Ustawy o jakości (definicja odsyłająca do Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym) ani do maszyn nieporuszających się po drogach w rozumieniu Ustawy o jakości. Tym samym, aby objąć segment paliw kolejowych systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw uregulowanym Ustawą o jakości, a dokładnie stacji paliwowych i stacji zakładowych, które służą zaopatrywaniu wyłącznie pojazdów kolejowych (w referencji do definicji pojazdu kolejowego uregulowanego Ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym) należałoby wprowadzić zmiany w Ustawie o jakości, poprzez ujęcie w niej pojazdów kolejowych.

Po uzupełnieniu Ustawy o jakości o pojazdy kolejowe - stacje paliwowe i stacje zakładowe, oferujące paliwa dla segmentu kolejowego, zostaną wpisane do wykazu stacji paliwowych i stacji zakładowych prowadzonego przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów i będą mogły zostać wytypowane do kontroli w oparciu o obowiązujące przepisy prawa w ramach systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw. Do tej operacji wykorzystać będzie można dane o infrastrukturze do tankowania pojazdów kolejowych zbieranych cyklicznie przez Prezesa UTK. Dlatego też, objęcie systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw infrastruktury służącej do tankowania pojazdów kolejowych doprowadziłoby do zinstytucjonalizowania współpracy w tym zakresie pomiędzy Prezesem UTK a Prezesem UOKiK, co dodatkowo zwiększyłoby efektywność nadzoru nad rynkiem paliw ciekłych w Polsce.

Ze względu na wielkość tego rynku w Polsce, w ramach którego wartość dostarczonych paliw ciekłych szacuje się na ok. 0,5 mld PLN rocznie oraz z uwagi na ilość punktów tankowania paliw do pojazdów kolejowych - tak w oparciu o stacje ogólnodostępne jak i przede wszystkim na potrzeby własne tzw. stacji zakładowych (identyfikuje się na ponad 300 takich punktów tankowania pojazdów kolejowych) - oraz ograniczoną możliwość kontroli tych punktów (obiekty zlokalizowane na terenach z ograniczonym lub wyłączonym dostępem służb kontrolnych), rodzi to różnego rodzaju ryzyka dla rynku paliw ciekłych. Miejsca te mogą bowiem służyć do nielegalnego obrotu paliwami ciekłymi, wykorzystania segmentu tego rynku do podaży paliw niespełniających wymagań jakościowych, w tym do dokonywania różnych oszustw podatkowych (użycie jako paliwa transportowego mieszanek zawierających oleje opałowe lub oleje smarowe).

W naszej ocenie podjęcie takiej inicjatywy legislacyjnej (odnośnie do objęcia systemem jakości paliw kolejowych) miałoby wymierny efekt w zakresie ograniczenia funkcjonowania „szarej strefy” na rynku paliw ciekłych i doprowadzenia do kompleksowego i skutecznego nadzoru nad tym rynkiem oraz do zgodnego z przepisami prawa prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty działające na tym rynku. Rozszerzenie systemu jakości na paliwa kolejowe oraz pojazdy kolejowe sprzyjałoby także zapewnieniu bezpieczeństwa i transparentności rynku paliw ciekłych w Polsce dla różnych kategorii transportu (ujednolicenie podejścia do nadzoru nad

rynkiem paliw kolejowych vs. rynek paliw do transportu drogowego) oraz zachowaniu zasad uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorcami paliwowymi szczególnie, że obie gałęzie transportu bazują na tych samych rodzajach paliw ciekłych, a specyfika pojazdów kolejowych może sprzyjać wykorzystywaniu olejów nieprzeznaczonych do napędu pojazdów kolejowych. **Dodatkowo. zmiany w zakresie opisanym powyżej mogłyby objąć także paliwa alternatywne stosowane w transporcie kolejowym.**

Z naszej strony deklarujemy wolę pełnej współpracy i konsultowania rozwiązań dotyczących systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw w segmencie ciężkich olejów opałowych oraz paliw do transportu kolejowego.

Z poważaniem,

Do wiadomości:

- 1) **Minister Infrastruktury**
- 2) **Prezes Urzędu Transportu Kolejowego**
- 3) **Prezes Urzędu Regulacji Energetyki**
- 4) **Szef Krajowej Administracji Skarbowej**