



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/24526/2020 P
Data: 2020-07-08

Do:

1. Pan Michał Kurtyka

Minister Klimatu

2. Pani Magdalena Rzeczkowska

Szef Krajowej Administracji Skarbowej

3. Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

4. Pani Jadwiga Emilewicz

Wiceprezes Rady Ministrów- Minister Rozwoju

Stanowiy Pawie Ministre,

PETYCJA

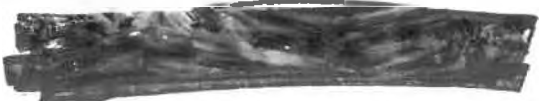
w sprawie wprowadzenia nadzoru nad rynkiem stacji zakładowych oraz tzw. mikroinstalacji paliw ciekłych w Polsce.

....., działając w imieniu i na rzecz Zarządu Głównego Związku, zgodnie z art. 4 ust.1 w związku z art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach¹, działając w interesie publicznym oraz członków zrzeszonych w organizacji,

wnosi petycję

w sprawie niezwłocznego podjęcia prac legislacyjnych nad uregulowaniem wymagań technicznych dla tzw. mikroinstalacji paliw ciekłych oraz wprowadzeniem nadzoru nad punktami tankowania paliw ciekłych na potrzeby własne tzw. stacji zakładowych.

¹ Dz.U. z 2014 poz.1195



UZASADNIENIE

W wyniku reformy regulacji rynku paliw ciekłych przeprowadzonej w Polsce w latach 2016-2018 w oparciu o przyjęcie i wdrożenie trzech kompleksowych regulacji tj. pakietu paliwowego, pakietu energetycznego oraz pakietu transportowego, nastąpiło radykalne ograniczenie zjawiska nielegalnej podaży paliw ciekłych na rynek skutkującej stratami dla budżetu państwa jak i stratami dla uczciwie działających przedsiębiorców paliwowych. Wdrożone zmiany w sposób systemowy oraz radykalny doprowadziły do uprządkowania głównych kanałów sprzedaży paliw ciekłych na rynek oraz zwiększyły jego transparentność. Efektem tych działań był skokowy wzrost legalnej rejestrowanej konsumpcji paliw ciekłych, a co za tym idzie wzrost dochodów budżetowych oraz istotne zmiany podmiotowe na tym rynku będące konsekwencją jego porządkowania i konsolidacji. Skutkowało to spadkiem liczby wydanych koncesji paliwowych z około 8 tysięcy przed wdrożeniem tych zmian do niespełna 6 tysięcy w chwili obecnej przy równoczesnym zwiększeniu zakresu koncesjonowania tego rynku. To dowodzi, iż przyjęte w tych pakietach rozwiązania okazały się skuteczne i w sposób trwały doprowadziły do unormowania standardów prowadzenia działalności paliwowej w Polsce.

W tym miejscu jednak  zwraca uwagę, że poza systemem nadzoru nad rykiem paliw ciekłych wdrożonego przedmiotowymi zmianami prawa pozostaje nadal bardzo istotny obszar detalicznego rynku paliw ciekłych w Polsce, do którego zalicza się **zakładowe stacje paliw ciekłych** wykorzystywane do zaopatrywania się konsumentów w paliwa wyłącznie na ich potrzeby własne, w tym segment tzw. **mikroinstalacji paliw ciekłych**, czyli przenośnych zbiorników z wbudowaną instalacją tankowania różnych pojazdów o różnej pojemności (najczęściej do 5 m³). W skutek braku nadzoru nad tymi obiektami, w tym obowiązku ich rejestracji w sposób podobny jak standardowych stacji paliw w ramach nadzoru Prezesa URE, nie są znane wiarygodne dane dotyczące tego segmentu rynku paliw ciekłych w Polsce, ale szacuje się, iż liczba takich obiektów może wynosić od kilku do kilkunastu tysięcy obiektów. Według szacunków  stacje zakładowe, w tym mikroinstalacje odpowiadają za nawet 20% detalicznego rynku oleju napędowego i za nawet około 10% rynku benzyn silnikowych oraz są używane dla dystrybucji na potrzeby własne pozostałych paliw ciekłych (gazu płynnego LPG, benzyn lotniczych, paliw żeglugowych).

To, co jest szczególnie istotne to fakt, że taki rodzaj obiektów służy do zaopatrywania się w paliwa ciekłe, poza standardowymi pojazdami samochodowymi, także do różnego rodzaju maszyn nieporuszających się po drogach, maszyn budowlanych, górniczych itp. a także, co jest szczególnie istotne jest masowo wykorzystywane do zaopatrywania się pojazdów kolejowych (identyfikuje się ponad 300 takich punktów tankowania lokomotyw olejem napędowym w Polsce zlokalizowanych na terenach lub przy terenach kolejowych) oraz mogą być wykorzystywane do zaopatrywania statków powietrznych w paliwa lotnicze na 64 lotniskach cywilnych w Polsce (mniejsze lotniska użytku publicznego) oraz w ramach 435 lądowisk publicznych jak i prywatnych. Ze względu na brak uregulowania nadzoru nad tymi obiektami w Polsce brak jest także dokładnych danych o użyciu takiej infrastruktury paliw ciekłych do zaopatrywania transportu kolejowego oraz lotniczego w Polsce.



 stoi na stanowisku, że dalsze utrzymywanie braku nadzoru nad tym segmentem detalicznego rynku paliw ciekłych w Polsce, przy ograniczonych możliwościach kontroli takich obiektów znajdujących się często na terenach prywatnych z ograniczonym lub wyłączonym dostępem służb kontrolnych, rodzi następujące ryzyka dla rynku paliw ciekłych:

- Wykorzystywanie tych obiektów do nielegalnego obrotu paliwami ciekłymi bez wymaganych koncesji paliwowych;
- Brak objęcia tych obiektów systemem monitorowania i kontrolowania, jakości paliw, (jako stacji zakładowych), co umożliwia wykorzystanie tego segmentu rynku do podaży paliw niespełniających wymagań jakościowych poprzez stosowanie różnego rodzaju mieszanek paliw silnikowych z olejami smarowymi lub innymi substancjami chemicznymi;
- Dokonywanie oszustw podatkowych, a w szczególności oszustw akcyzowych, opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej wskutek zużycia, jako paliwa transportowego odbarwionych olejów opałowych, gazu LPG do celów grzewczych, stosowania domieszek olejów smarowych lub innych substancji ropopochodnych;
- Brak wypełniania wymagań technicznych, budowlanych, metrologicznych, oraz ochrony środowiska dla takiej infrastruktury paliwowej, co z jednej strony skutkuje ryzykami powstawania szkód w środowisku naturalnym oraz możliwym zagrożeniem dla zdrowia i życia ich użytkowników, a także stanowi nieuczciwą przewagę konkurencyjną względem przedsiębiorców, którzy zainwestowali własne środki finansowe w infrastrukturę paliwową spełniającą wszystkie wymagania prawa;
- Zaburzenie dla prawidłowego szacowania wielkości i struktury detalicznego rynku paliw ciekłych w Polsce.

Mając na uwadze powyższe ryzyka regulacyjne,  stwierdza, iż w pierwszej kolejności dla zapewnienia bezpieczeństwa i transparentności rynku paliw ciekłych w Polsce oraz dla zachowania zasad uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorcami paliwowymi oraz dla zapewnienia ochrony interesów konsumentów, koniecznym jest pilne podjęcie prac legislacyjnych dotyczących objęcia nadzorem Prezesa URE opisanych powyżej stacji zakładowych, w tym mikroinstalacji paliw ciekłych oraz wypracowanie wymagań technicznych dla tego rodzaju obiektów w Polsce.

I. Nadzór Prezesa URE nad stacjami zakładowymi

Naszym zdaniem wprowadzenie uproszczonego nadzoru Prezesa URE nad zakładowymi stacjami paliw ciekłych (w tym nad mikroinstalacjami paliw ciekłych) powinno opierać się na wdrożeniu następujących rozwiązań legislacyjnych:

- Wprowadzenie obowiązku rejestracji przez Prezesa URE w ramach prowadzonego obecnie jawnego rejestru infrastruktury paliw ciekłych **zakładowych stacji paliw ciekłych** wykorzystywanych przez ich użytkowników wyłącznie na potrzeby własne.
- Zakładowa stacja paliw ciekłych powinna obejmować zbiorniki oraz wbudowane instalacje służące do tankowania pojazdów i maszyn o łącznej pojemności dla oleju napędowego, benzyn silnikowych,

[REDAKCE]

paliw lotniczych (Avgas), paliw żeglugowych (oleje napędowe lub lekkie oleje opałowe do celów żeglugowych) nie mniejszej niż 2,5 m³ a w przypadku gazu płynnego LPG o objętości nie mniejszej niż 4,5 m³;

- Obowiązkiem rejestracji takich stacji powinny być objęte wszystkie podmioty je eksploatujące, tj. osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej;
- Prezes URE powinien w ramach procesu rejestracji zbiorczo badać wypełnienie przez takie obiekty podstawowych wymagań prawa umożliwiających jego legalną eksploatację;
- Tylko stacje zakładowe zarejestrowane w rejestrze infrastruktury paliw ciekłych będą mogły być legalnie eksploatowane, a eksploatacja takich stacji zakładowych niezgłoszonych do rejestru powinna podlegać administracyjnej karze pieniężnej nakładanej przez Prezesa URE;
- Wprowadzenie obowiązku sprzedaży i dostaw paliw ciekłych tylko do infrastruktury paliw ciekłych, w tym do stacji zakładowych ujawnionych w rejestrze infrastruktury paliw ciekłych URE, jeżeli taka rejestracja jest wymagana;
- Wprowadzenie procedur wymiany informacji o stacjach zakładowych pomiędzy Prezesem URE, a Prezesem UOKiK, Szefem KAS, Prezesem UTK, Prezesem ULC, Dyrektorami Urzędów Morskich, oraz innymi organami kontroli celem skutecznej kontroli tych obiektów używanych do zaopatrzenia w paliwa ciekłe środków transportu drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i śródlądowego oraz maszyn i urządzeń nieporuszających się po drogach;
- Uzupełnieniu kompetencji kontrolnych wskazanych powyżej organów o obowiązek sprawdzania faktu zgłoszenia do Prezesa URE stacji zakładowych oraz innych rodzajów infrastruktury paliw ciekłych w ramach kontroli własnych realizowanych przez te organy na terenach kolejowych, lotniskach i lądowiskach, portach i przystaniach oraz innych lokalizacjach tego typu infrastruktury, co zwiększy skokowo ilość i intensywność kontroli tych obiektów w Polsce, nie generując dodatkowych kosztów po stronie administracji publicznej.

II. Warunki techniczne dla mikroinstalacji paliw ciekłych

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady projektowania i budowy stacji paliw ciekłych wykorzystywanych jako ogólnodostępne stacje handlujące paliwami ciekłymi jak i wykorzystywanymi na potrzeby własne jest, wydane w oparciu o delegację prawa budowlanego, *rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie*.

W tym miejscu [REDAKCE] stwierdza, iż przedmiotowy akt prawny zawiera istotną lukę regulacyjną, gdyż w żaden sposób nie reguluje zasad budowy, wyposażenia oraz warunków posadowienia i bieżącej eksploatacji opisywanych powyżej mikroinstalacji paliw ciekłych, pozostawiając w tym zakresie całkowitą swobodę rynkowi paliwowemu. Szczątkowe rozwiązania w tym zakresie zostały uregulowane w § 11 rozporządzenia Ministra Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 roku w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów. Brak jednolitych standardów dla tej infrastruktury paliwowej z jednej strony stanowi istotną barierę w prawidłowym instalowaniu i eksploatacji

[REDAKCYJNA KRETA]

tych obiektów, a z drugiej stanowi pole do potencjalnych nadużyć w zakresie wykorzystywania niesprawnej, a przez to tańszej w pozyskaniu i instalacji, infrastruktury do podaży paliw ciekłych na rynek w ramach szarej strefy. Zdaniem [REDAKCYJNA KRETA] utrzymywanie wskazanej luki regulacyjnej generuje ryzyka techniczne, środowiskowe oraz bhp i p.poż w zakresie możliwości eksploatacji takich punktów zaopatrzenia się w paliwo niespełniających podstawowych wymagań umożliwiających ich bezpieczną eksploatację.

Dlatego też [REDAKCYJNA KRETA] postuluje, aby w ramach nowelizacji rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie uzupełnić jego zakres o uregulowanie wymagań dotyczących funkcjonowania mikroinstalacji paliw ciekłych. W szczególności [REDAKCYJNA KRETA] postuluje:

- W § 1 dodać pkt- definicja „ mikroinstalacja paliw płynnych” - zbiornik, w tym wykonany z tworzyw sztucznych i urządzenia o konstrukcji stałej przeznaczone do magazynowania i wydawania do zbiorników pojazdów oraz maszyn paliw płynnych III klasy wyłącznie na potrzeby własne”.
- rozdział 2 zmienić tytuł z „Usytuowanie stacji paliw płynnych i stacji kontenerowych” na „Usytuowanie stacji paliw płynnych, stacji kontenerowych i mikroinstalacji paliw płynnych”.
- W § 96 dodać pkt 4 w brzmieniu:
„4. Pojemność zbiornika magazynowego dla produktów naftowych III klasy w mikroinstalacji paliw płynnych nie powinna przekraczać 5 m³.”
- Po § 99 dodać § 99¹ brzmieniu:
„§ 99¹.1. Przechowywanie paliw na własny użytek oraz napełnianie zbiorników pojazdów i maszyn napędzanych silnikami spalinowymi dopuszczalne jest tylko w mikroinstalacji paliw płynnych
2. W mikroinstalacjach paliw płynnych, paliwa mogą być magazynowane tylko w zbiorniku naziemnym dwupłaszczowym, wyposażonym w niezbędną armaturę zapewniającą bezpieczną eksploatację
3. Mikroinstalację paliw płynnych do przechowywania paliw płynnych klasy III należy sytuować na terenie utwardzonym z zachowaniem następujących odległości:
1) 10 m - od budynków mieszkalnych i budynków użyteczności publicznej;
2) 5 m - od innych obiektów budowlanych i od granicy działki sąsiedniej.
4. Odległości, o których mowa w ust. 2, mogą być zmniejszone o połowę, pod warunkiem zastosowania pomiędzy budynkiem lub obiektem a zbiornikiem ściany oddzielenia przeciwpożarowego o klasie odporności ogniowej, co najmniej REI 120 zastępującej zbiornik od strony budynku lub obiektu.
5. Dopuszcza się wykonanie ściany zewnętrznej budynku lub obiektu od strony zbiornika, jako ściany oddzielenia przeciwpożarowego, o której mowa w ust. 3.
6. Mikroinstalacja paliw płynnych:
1) powinna być ustawiona na płaskiej, wypoziomowanej, równej i stabilnej powierzchni wykonanej z niepalnego materiału;
2) powierzchnia posadowienia powinna chronić przed przedostawaniem się czynników roboczych do gleby
3) połączenie cysterny drogowej ze zbiornikiem w czasie napełniania powinno być szczelne,
4) napełnianie zbiorników pojazdów i maszyn ze zbiornika należy prowadzić w sposób ograniczający do minimum możliwość rozlania produktów naftowych do środowiska.

[REDACTED]

7. Mikroinstalację paliw płynnych należy wyposażyć w instalację odprowadzającą ładunki elektrostatyczne, podręczny sprzęt gaśniczy oraz środki do neutralizacji rozlewów produktów naftowych."

Zdaniem [REDACTED] wprowadzenie przedmiotowych zmian prawa spowoduje zwiększenie nadzoru nad rynkiem paliw ciekłych, poprawi jego transparentność oraz zapewni konkurencyjność dla detalicznego rynku paliw ciekłych w Polsce.

Mając na uwadze powyższe [REDACTED] zwraca się do Państwem z petycją o możliwie szybkie podjęcie prac legislacyjnych nad przedmiotowymi rozwiązaniami w celu ich wdrożenia do krajowego porządku prawnego, deklarując równocześnie wolę pełnej współpracy przy projektowaniu przedmiotowych rozwiązań.

Z poważaniem,

[REDACTED]
Z ufnością

Do wiadomości:

1. Pan Rafał Gawin-Prezes Urzędu Regulacji Energetyki
2. Pan Tomasz Chróstny- Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów
3. Pan Ignacy Góra-Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
4. Pan Piotr Samson – Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego