

**ROCZNY ZBIORCZY RAPORT
DLA KOMISJI EUROPEJSKIEJ**

**DOTYCZĄCY ZAWARTOŚCI SIARKI
W LEKKIM OLEJU OPAŁOWYM, CIĘŻKIM
OLEJU OPAŁOWYM, OLEJU DO SILNIKÓW
STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ ORAZ
PALIWIE ŻEGLUGOWYM STOSOWANYM
W STATKACH MORSKICH
w 2017 r.**

Spis treści

1. Informacje dotyczące instytucji sporządzającej raport.....	4
2. Ogólne informacje dotyczące monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich.....	4
2.1. Podstawy prawne.....	4
2.2. Definicje i wyjaśnienia	5
2.3. Cel kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich	6
2.4. Instytucje odpowiedzialne za prowadzenie kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich	6
3. Pobieranie próbek	7
3.1. Miejsca pobierania próbek.....	7
3.1.1. Lekki olej opałowy	7
3.1.2. Ciężki olej opałowy	7
3.1.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej	8
3.1.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich.....	8
3.2. Częstotliwość pobierania próbek.....	8
3.3. Selekcja miejsc pobierania próbek.....	9
3.3.1. Lekki olej opałowy	9
3.3.2. Ciężki olej opałowy	9
3.3.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej	11
3.3.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich.....	11
4. Metody badań.....	11
5. Informacje dotyczące zużycia oraz sprzedaży lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich	12
6. Podsumowanie wyników monitorowania i kontrolowania lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich.....	13
6.1. Lekki olej opałowy	14
6.2. Ciężki olej opałowy	14
6.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej	15
6.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich	16
Aneks I: Informacje dotyczące wyników monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich.	17

Niniejszy raport został sporządzony na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2018 r. poz. 427, z późn. zm.). Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. przenosi do polskiego porządku prawnego postanowienia :

- 1) dyrektywy 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, zmienionej m.in.:
 - dyrektywą 2003/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 marca 2003 r. zmieniającą dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych;
 - dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą 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;
 - dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1513 z dnia 9 września 2015 r. zmieniającą dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniającą dyrektywę 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych ;
- 2) dyrektywy Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniającej dyrektywę 93/12/EWG¹⁾, zmienionej:
 - dyrektywą 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającą dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych;
 - dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych.

¹⁾ Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę 93/12/EWG została zastąpiona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity).

Raport zawiera dane uzyskane na podstawie wyników kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich, prowadzonych od stycznia do grudnia 2017 r.

1. Informacje dotyczące instytucji sporządzającej raport

Rok, którego dotyczy raport	2017
Data sporządzenia raportu	maj 2018 r.
Instytucja odpowiedzialna za sporządzenie raportu	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
Adres instytucji	Plac Powstańców Warszawy 1 00-950 Warszawa
Telefon nr:	(22) 55 60 176
Adres e-mail:	magdalena.rucinska@uokik.gov.pl

2. Ogólne informacje dotyczące monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich

2.1. Podstawy prawne

Podstawę prawną monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich w Polsce stanowią:

- ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2018 r. poz. 427, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw”,
- ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1063, z późn. zm.) oraz wydane na jej podstawie akty wykonawcze,
- ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2017 r. poz. 2000), zwana dalej „ustawą o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki”,
- rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie sposobu pobierania próbek lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do

silników statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 261), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie sposobu pobierania próbek”,

- rozporządzenie Ministra Energii z dnia 1 marca 2017 r. w sprawie metod badania jakości lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 584), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie metod badania”,
- rozporządzenie 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 (Dz. U. poz. 2008), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki”,
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz. U. poz. 1665), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym”.

2.2. Definicje i wyjaśnienia

Zgodnie z ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw określenia użyte w raporcie oznaczają:

- *lekki olej opałowy* – olej napędowy stosowany do celów opałowych w instalacjach energetycznego spalania paliw oznaczony kodami CN ex 2710 19 43, ex 2710 19 46, ex 2710 19 47, ex 2710 19 48, ex 2710 20 11, ex 2710 20 15, ex 2710 20 17 oraz ex 2710 20 19,
- *ciężki olej opałowy* – olej stosowany do celów opałowych w instalacjach energetycznego spalania paliw, w tym w okresach eksploatacji odbiegających od normalnych, w szczególności w okresach rozruchu i wyłączania instalacji klasyfikowany do kodów CN od 2710 19 51 do 2710 19 68 i od 2710 20 31 do 2710 20 39²⁾,

²⁾ Przywołana definicja ciężkiego oleju opałowego obowiązuje od 1 stycznia 2018 r., natomiast niniejszy raport dotyczy kontroli przeprowadzanych w 2017 r. Zgodnie z wówczas obowiązującym brzmieniem definicji „ciężkiego oleju opałowego” określonej w art. 2 ust. 1 pkt 9 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw – „ciężki olej opałowy - olej stosowany do celów opałowych w instalacjach energetycznego spalania paliw oznaczony kodami CN od 2710 19 51 do 2710 19 68 i od 2710 20 31 do 2710 20 39”.

- *olej do silników statków żeglugi śródlądowej* – paliwo żeglugowe stosowane w statkach żeglugi śródlądowej.

Zgodnie z art. 4 pkt 5 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki:

- *paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich* - oznacza każde ropopochodne paliwo płynne przeznaczone do użycia lub używane na statku, w tym paliwo określone normą przenoszącą normę ISO 8217.

2.3. Cel kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich

Celem kontroli jest monitorowanie pod względem statystycznym zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich, a na podstawie uzyskanych wyników sporządzenie Roczego zbiorczego raportu dla Komisji Europejskiej dotyczącego zawartości siarki w tych paliwach.

2.4. Instytucje odpowiedzialne za prowadzenie kontroli zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich

Kontrole zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich są prowadzone przez:

- Inspekcję Handlową (IH) w zakresie lekkiego oleju opałowego,
- Inspekcję Ochrony Środowiska (IOŚ) w zakresie ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej,
- urzędy morskie (UM) w zakresie paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich.

Analizę jakości próbek olejów prowadzą laboratoria posiadające akredytację Polskiego Centrum Akredytacji na badanie zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich metodami określonymi w rozporządzeniu w sprawie metod badania.

Niniejszy Raport został sporządzony przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w oparciu o wyniki kontroli zawartości siarki w poszczególnych olejach przekazane przez:

- wojewódzkich inspektorów Inspekcji Handlowej w zakresie zawartości siarki w lekkim oleju opałowym,
- Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w zakresie zawartości siarki w ciężkim oleju opałowym oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej,
- dyrektorów urzędów morskich w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich.

3. Pobieranie próbek

3.1. Miejsca pobierania próbek

3.1.1. Lekki olej opałowy

Z informacji przekazanych przez wojewódzkich inspektorów Inspekcji Handlowej wynika, że próbki lekkiego oleju opałowego pobierane były bezpośrednio ze zbiorników, w których był przechowywany ten gatunek paliwa. Próbki pobierane były zgodnie z rozporządzeniem w sprawie sposobu pobierania próbek.

3.1.2. Ciężki olej opałowy

Z informacji przekazanych przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynika, że do badań pobrano próbki ciężkiego oleju opałowego bezpośrednio ze zbiorników zasilających instalacje energetycznego spalania.

Zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki zawartość siarki w przeliczeniu na masę w ciężkim oleju opałowym, oznaczonym kodami CN od 2710 19 51 do 2710 19 68 i od 2710 20 31 do 2710 20 39 nie może być większa niż 1%.

Jednocześnie ww. rozporządzenie w § 3 wskazuje instalacje, w których stosowane będą ciężkie oleje opałowe, które nie muszą spełniać wymagań jakościowych określonych w § 2 pkt 2 w zakresie zawartości siarki.

Zgodnie z § 4 ww. rozporządzenia w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki warunkiem stosowania ciężkich olejów opałowych w instalacjach, o których mowa w § 3, jest posiadanie przez prowadzących te instalacje pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego.

3.1.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej

Z informacji przekazanych przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynika, że próbki oleju do silników statków żeglugi śródlądowej pobrano bezpośrednio ze zbiorników zasilających silnik statku, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie sposobu pobierania próbek.

Zgodnie z § 2 pkt 3 rozporządzenia w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki, zawartość siarki w przeliczeniu na masę w oleju do silników statków żeglugi śródlądowej nie może być większa niż 0,002%.

3.1.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich

Z informacji przekazanych przez dyrektorów urzędów morskich wynika, że w odniesieniu do paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich próbki pobierano z systemu obiegu paliwa na statku lub w trakcie dostawy paliwa na statek z tzw. węża bunkrowego.

3.2. Częstotliwość pobierania próbek

Na podstawie informacji uzyskanych od instytucji odpowiedzialnych za kontrolę zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich, częstotliwość pobierania próbek poszczególnych gatunków olejów z podziałem na miesiące prezentowała się w następujący sposób:

Miesiąc, w którym pobrano próbki	Inspekcja Ochrony Środowiska		Wojewódzkie inspektoraty Inspekcji Handlowej	Urzędy morskie
	ciężki olej opałowy	olej do silników statków żeglugi śródlądowej	lekki olej opałowy	paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich
styczeń	0	0	0	25
luty	0	0	1	21
marzec	0	0	0	30
kwiecień	0	0	0	31
maj	0	6	0	27
czerwiec	0	2	0	29
lipiec	0	13	0	29
sierpień	2	15	0	28
wrzesień	0	10	0	34
październik	4	17	0	28
listopad	8	5	2	24
grudzień	2	2	0	20
RAZEM	16	70	3	326

3.3. Selekcja miejsc pobierania próbek

3.3.1. Lekki olej opałowy

W 2017 r. wojewódzkie inspektoraty Inspekcji Handlowej przeprowadziły kontrolę zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, zgodnie z ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw, gdzie Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów określa minimalną liczbę przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu lekkiego oleju opałowego, u których zostanie dokonana kontrola.

Z prowadzonego przez Prezesa UOKiK wykazu przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu lekkiego oleju opałowego, w którym w 2017 r. znajdowało się 374 przedsiębiorców, wylosowano do kontroli 49, co stanowi ok. 13,1%. Z informacji przekazanych przez wojewódzkie inspektoraty Inspekcji Handlowej wynika, że kontrolą objęto 49 przedsiębiorców, natomiast pobranie prób było możliwe tylko u 3 podmiotów. Do najczęściej wymienianych przyczyn braku możliwości pobrania prób należały m.in. brak tego gatunku paliwa w ofercie w dniu kontroli, brak możliwości pobrania próbek ze względu na brak zbiorników stacjonarnych lub nieistnienie podmiotu pod wskazanym adresem.

3.3.2. Ciężki olej opałowy

Z informacji przekazanych przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynika, że w 2017 r. wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska przeprowadzili kontrole funkcjonowania 87 instalacji zlokalizowanych na terenie 74 zakładów, z których:

- 54 stosowało ciężki olej opałowy jako paliwo do opalania kotłów,
- 33 stosowało ciężki olej opałowy jako paliwo do rozpalania kotłów.

Ponadto 16 instalacji z 87 skontrolowanych nie było w ogóle eksploatowanych z uwagi na fakt, iż kotły olejowe były kotłami rezerwowymi lub też ciężki olej opałowy stanowił paliwo uzupełniające np. w stosunku do gazu czy węgla i nie był stosowany w 2017 r.

Podczas powyższych kontroli dla:

- 16 instalacji pobranych zostało do badania 16 próbek ciężkiego oleju opałowego,
- 1 instalacji zostały wykonane pomiary kontrolne emisji dwutlenku siarki,

- 40 instalacji została przeprowadzona analiza wyników pomiarów ciągłych lub okresowych emisji dwutlenku siarki pod kątem dotrzymywania dopuszczalnej emisji SO₂ lub dopuszczalnych stężeń SO₂ w gazach odlotowych,
- 14 instalacji została przeprowadzona analiza świadectw jakości zakupionego ciężkiego oleju opałowego.

W przypadku instalacji, o których mowa w § 3 rozporządzenia w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki, kontrole zawartości siarki w ciężkim oleju opałowym polegały na sprawdzeniu przez inspektorów spełniania przez prowadzących instalacje warunków określonych w powyższym rozporządzeniu, umożliwiającym stosowanie ciężkich olejów opałowych o zawartości siarki w przeliczeniu na masę, większej niż 1% poprzez:

- sprawdzenie uregulowania stanu formalno-prawnego w zakresie wprowadzania gazów lub pyłów do powietrza,
- analizę wyników ciągłych lub okresowych pomiarów emisji dwutlenku siarki do powietrza, przedstawianych przez prowadzących instalacje (w większości instalacji),
- kontrolne pomiary emisji dwutlenku siarki do powietrza (w przypadku 1 instalacji),
- analizę pobranych próbek ciężkiego oleju opałowego (w przypadku 5 instalacji),
- analizę świadectw zakupionego paliwa (w przypadku 5 instalacji).

W przypadku prowadzących instalacje zobowiązanych do stosowania ciężkiego oleju opałowego o zawartości siarki w przeliczeniu na masę nie większej niż 1%, kontrole zawartości siarki w paliwie odbywały się przede wszystkim poprzez analizę pobranych próbek paliwa.

W przypadku 5 instalacji przeprowadzono analizę świadectw jakości zakupionego paliwa. Dotyczyło to w szczególności instalacji, dla których brak było możliwości technicznych pobrania próbek ciężkiego oleju opałowego, zgodnie z obowiązującą w tym zakresie normą.

W przypadku ciężkiego oleju opałowego stosowanego jako paliwo rozpałkowe przede wszystkim analizowano wyniki pomiarów ciągłych i okresowych emisji SO₂ przekazywanych wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska przez prowadzących instalacje. W przypadku 3 instalacji pobrano próbki ciężkiego oleju opałowego do analizy, natomiast w przypadku 4 instalacji przeprowadzono analizę świadectw jakości zakupionego paliwa.

3.3.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej

Z informacji przekazanych przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynika, że w 2017 r. w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej prowadzonym przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej zarejestrowanych było 1087 statków (stan na dzień 1 stycznia 2017 r.), z których do kontroli zaplanowano ok. 10%. Kontrola zawartości siarki w oleju do silników statków żeglugi śródlądowej odbywała się poprzez pobranie próbki paliwa i badanie jej jakości lub kontrolę świadectw jakości zakupionego paliwa.

W 2017 r. wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska przeprowadzili kontrole 95 statków (co stanowi ponad 90% z zaplanowanych) należących do 64 armatorów. Do badań pobranych zostało 70 próbek paliwa i dokonano analizy dokumentów zakupionego paliwa stosowanego w 6 statkach. Różnica między liczbą skontrolowanych statków a liczbą pobranych próbek paliwa wynika z faktu, że w wielu przypadkach nie można było pobrać paliwa, gdyż statek albo był w remoncie, albo nie był eksploatowany i zbiorniki paliwa były puste, lub też pływał na wodach śródlądowych innego województwa.

3.3.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich

Z informacji przekazanych przez dyrektorów urzędów morskich wynika, że kontrole były przeprowadzane w sposób losowy, przy czym wybór statku lub dostawcy do kontroli opierał się o dostępne informacje o prawdopodobieństwie lub ryzyku naruszenia wymagań przez dany statek lub danego dostawcę. Dla portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, miesięcznie, średnio pobieranych było od 9 do 17 próbek paliwa, a dla pozostałych portów, miesięcznie, średnio pobieranych było od 1 do 10 próbek paliwa.

4. Metody badań

Zgodnie z ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw w rozporządzeniu Ministra Energii w sprawie metod badania określono metody oznaczania siarki dla:

- lekkiego oleju opałowego, oznaczonego kodami CN ex 2710 19 43, ex 2710 19 46, ex 2710 19 47, ex 2710 19 48, ex 2710 20 11, ex 2710 20 15, ex 2710 20 17 oraz ex 2710 20 19, według norm PN-EN 24260, PN-EN ISO 8754, PN-EN ISO 14596, ASTM D 1552,

- ciężkiego oleju opałowego, oznaczonego kodami CN 2710 19 51 do 2710 19 68 i od 2710 20 31 do 2710 20 39, według norm PN-EN ISO 8754, PN-EN ISO 14596, ASTM D 1552,
- oleju do silników statków żeglugi śródlądowej według norm: PN-EN ISO 14596, PN-EN ISO 20884, PN-EN ISO 20846.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, siarkę w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich oznacza się według norm PN-EN ISO 8754, PN-EN ISO 14596.

Procedurę postępowania w sprawach dotyczących precyzji metody badania oraz interpretacji wyników badań określa norma PN-EN ISO 4259. W przypadku paliw żeglugowych używanych w statkach morskich zastosowanie ma procedura weryfikacji paliwa określona w Załączniku VI do konwencji MARPOL (Dz. U. z 2016 r. poz. 761, z późn. zm.).

5. Informacje dotyczące zużycia oraz sprzedaży lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich

Informacje dotyczące krajowego zużycia lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej zostały opracowane na podstawie jednostkowych sprawozdań statystycznych (sprawozdania o symbolach RAF-1, RAF-2 i RAF-3) przekazanych przez poszczególne podmioty do Agencji Rynku Energii S.A.

Dane dotyczące sprzedaży paliwa żeglugowego stosowanego w statkach morskich (tzw. bunkier statków morskich) opracowane zostały na podstawie corocznych sprawozdań dostawców paliw działających w polskich obszarach morskich przesłanych do dyrektorów urzędów morskich zgodnie z art. 13e ust. 4 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Główny gatunek paliw	Całkowite krajowe ¹⁾ (w tys. ton)	
	zużycie ²⁾	sprzedaż ³⁾
ciężki olej opałowy		239
w tym – niskosiarkowy do 1% (m/m)		109
lekki olej opałowy		880
– o zawartości siarki do 0,1% (m/m)		880
olej do silników statków żeglugi śródlądowej		6
– olej napędowy o zawartości siarki do 0,002% (m/m)		-
paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich ⁴⁾		251,95
w tym – MGO – MFO – IFO		195,24 13,54 43,17

¹⁾ Dane szacunkowe.

²⁾ Dane dotyczące całkowitego zużycia lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej (bunkier statków krajowych) opracowano na podstawie informacji z Agencji Rynku Energii S.A.

³⁾ Dane dotyczące sprzedaży paliwa żeglugowego stosowanego w statkach morskich (tzw. bunkier statków morskich) opracowano na podstawie informacji z urzędów morskich.

⁴⁾ Nazwy na podstawie normy ISO 8217.

MGO – Marine gas oil,

MFO – Marine fuel oil

IFO - Intermediate fuel oil

6. Podsumowanie wyników monitorowania i kontrolowania lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliw żeglugowych stosowanych w statkach morskich

Zbiorczy roczny raport dotyczący zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich po raz dziesiąty zostanie przekazany Komisji Europejskiej przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Tabelaryczne zestawienie wyników kontroli poszczególnych olejów znajduje się w Aneksie I dołączonym do niniejszego raportu.

6.1. Lekki olej opałowy

Przeprowadzone kontrole zawartości siarki w lekkim oleju opałowym wykazały, że na 3 pobrane próbki (z 49 podmiotów skontrolowanych, co stanowi 6,12%), wszystkie spełniały wymagania jakościowe określone w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki. W próbkach lekkiego oleju opałowego minimalny poziom zawartości siarki wyniósł 0,030% (m/m), a maksymalny 0,090% (m/m) przy normie max. 0,1% (m/m). Wszystkie pobrane próbki były badane w akredytowanych laboratoriach.

6.2. Ciężki olej opałowy

Przeprowadzone kontrole zawartości siarki w ciężkim oleju opałowym wykazały, że na 16 pobranych próbek 14 próbek (co stanowi 87% zbadanych w tym zakresie) spełniało wymagania jakościowe określone w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki w przeliczeniu na masę. Natomiast 2 próbki (co stanowi 12,5% zbadanych w tym zakresie) nie spełniało tych wymagań. W badanych próbkach ciężkiego oleju opałowego najmniejsza zawartość siarki w przeliczeniu na masę wynosiła 0,030% (m/m), a największa 1,160% (m/m) przy obowiązującej normie max. 1% (m/m). Średnia zawartość siarki w przeliczeniu na masę wynosiła 0,744%. Wszystkie pobrane próbki były badane w akredytowanych laboratoriach.

Analiza dokumentów dotyczących jakości zakupionego ciężkiego oleju opałowego stosowanego w 14 instalacjach wykazała, że zawartość siarki w zakupionym paliwie nie przekraczała wartości dopuszczalnej wynoszącej 1%, w przeliczeniu na masę.

Analiza wyników ciągłych lub okresowych pomiarów emisji dwutlenku siarki do powietrza, w żadnym przypadku nie wykazała przekroczenia dopuszczalnej emisji dwutlenku siarki lub dopuszczalnych stężeń dwutlenku siarki w gazach odlotowych. Również pomiary kontrolne emisji dwutlenku siarki przeprowadzone dla 1 instalacji nie wykazały przekroczenia dopuszczalnej emisji dwutlenku siarki.

Zgodnie z art. 34 ust. 1 ustawy, kto wbrew przepisom stosuje ciężki olej opałowy, niespełniający wymagań jakościowych określonych w ustawie, podlega grzywnie. Działając na podstawie art. 304 § 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks postępowania karnego* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1904, z późn. zm.) wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska zawiadomili właściwe Prokuratury Rejonowe o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez prowadzących 2 instalacje. Sprawy te nie zostały jeszcze zakończone. Ponadto wydane zostały 2 zarządzenia pokontrolne przypominające o obowiązku stosowania przez

prowadzących instalacje, oleju spełniającego wymagania dotyczące zawartości siarki, określone w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki.

6.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej

Przeprowadzono kontrole 95 statków żeglugi śródlądowej (co stanowi ponad 90% zaplanowanych), należących do 64 armatorów, w trakcie których pobrano do badań 70 próbek oleju do silników statków żeglugi śródlądowej, natomiast w 6 przypadkach dokonano analizy dokumentów zakupionego paliwa. Różnica pomiędzy liczbą skontrolowanych statków a liczbą pobranych próbek paliwa wynika z faktu, że w wielu przypadkach nie było możliwości pobrania próbek z następujących powodów: statek w remoncie, statek został wyłączony z eksploatacji i zbiorniki paliwa były puste lub też statek pływał na wodach śródlądowych innego województwa.

Ze zbadanych 70 próbek oleju do silników statków żeglugi śródlądowej, 64 próbki (co stanowi 91,4% zbadanych) spełniały wymagania jakościowe dotyczące zawartości siarki w przeliczeniu na masę określone w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki, natomiast 6 próbek (co stanowi 8,6% zbadanych) tych wymagań nie spełniało.

W badanych próbkach oleju do silników statków żeglugi śródlądowej najmniejsza zawartość siarki w przeliczeniu na masę wynosiła 0,00045%, a największa 0,02510% przy normie max. 0,002%. Średnia zawartość siarki w przeliczeniu na masę wynosiła 0,00166%.

Wszystkie pobrane próbki były badane w laboratoriach akredytowanych.

Ponadto analiza dokumentów jakości zakupionego paliwa, w przypadku 7 statków, czyli wszystkich, dla których dokonano analizy dokumentów wykazała, iż zakupione paliwo spełniało wymagania jakościowe dotyczące zawartości siarki.

Zgodnie z art. 34 ust. 2 ustawy, kto wbrew przepisom stosuje olej do silników statków żeglugi śródlądowej, niespełniający wymagań jakościowych określonych w ustawie, podlega grzywnie. Działając na podstawie art. 304 § 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks postępowania karnego* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1904) wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska zawiadomili właściwe Prokuratury Rejonowe o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez 5 armatorów, stosujących w 6 statkach olej do silników statków żeglugi śródlądowej, niespełniający wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki.

W wyniku złożonych przez wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska zawiadomień, w 2 przypadkach wydane zostały postanowienia o umorzeniu dochodzenia, a w 4 przypadkach sprawy nie zostały jeszcze zakończone.

Ponadto wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska wydali 4 zarządzenia pokontrolne, przypominające o obowiązku stosowania przez armatorów statków, paliwa spełniającego wymagania dotyczące zawartości siarki, określone w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki.

W 2017 r. zakończona została 1 sprawa dotycząca stosowania w 2016 r., w 3 statkach żeglugi śródlądowej, paliwa niespełniającego wymagań dotyczących zawartości siarki. W powyższym przypadku umorzono dochodzenie, wobec nie wykrycia sprawcy przestępstwa.

6.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich

Przeprowadzone kontrole zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich wykazały, że na 326 pobranych próbek w 5 próbkach odnotowano przekroczenie dopuszczalnej wartości, co stanowi 1,53% próbek badanych w tym zakresie.

W badanych próbkach paliwa żeglugowego najmniejsza zawartość siarki w przeliczeniu na masę wynosiła 0,00 %, a największa 2,33% (m/m). Wartość 2,33 % (m/m) dotyczyła paliwa ciężkiego bunkrowanego (dostarczanego) na statek. Średnia zawartość siarki (uwzględniając również próbki pobrane od dostawców paliw przy bunkrowaniu paliwa ciężkiego) w przeliczeniu na masę wynosiła 0,099% (m/m).

W przypadku czterech negatywnych wyników kontroli zostały nałożone kary w wysokości 1200 – 16 000 SDR. W przypadku jednej próbki (dotyczącej najniższego przekroczenia dopuszczalnej wartości, tj. zawartości siarki na poziomie 0,111 % (m/m)) umieszczono ostrzeżenie w systemie informacyjnym THETIS-UE.

Aneks I: Informacje dotyczące wyników monitorowania i kontrolowania zawartości siarki w lekkim oleju opałowym, ciężkim oleju opałowym, oleju do silników statków żeglugi śródlądowej oraz paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich

								Kraj		Polska	
								Rok		2017	
		Jednostka	Wyniki analityczne i statystyczne					Wartości graniczne ⁽¹⁾			
								Krajowe specyfikacje ⁽²⁾		Według dyrektyw 99/32/WE oraz 2005/33/WE ⁽³⁾	
Nazwa	Instytucja odpowiedzialna za kontrolę		liczba próbek	min.	max.	średnia	odchylenie standardowe	min.	max.	min.	max.
lekki olej opałowy	IH	% (m/m)	3	0,030	0,090	0,065	0,031	-	0,1	-	0,1 ⁽⁴⁾
ciężki olej opałowy	IOŚ	% (m/m)	16	0,030	1,160	0,744	0,2849	-	1	-	1
olej do silników statków żeglugi śródlądowej	IOŚ	% (m/m)	70	0,00045	0,02510	0,00166	0,00336	-	0,002	-	0,002 ⁽⁵⁾
paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich	UM ⁽⁶⁾	% (m/m)	326	0,00	2,33 ⁽⁷⁾	0,099	0,289	-	0,10 ⁽⁸⁾	-	0,10 ⁽⁸⁾

(1) Wartości graniczne są „realnymi wartościami” i zostały ustanowione zgodnie z procedurami dla ustanawiania limitu w EN ISO 4259. Rezultaty indywidualnych pomiarów powinny być interpretowane zgodnie z kryteriami opisanymi w EN ISO 4259.

- (2) Wynikające z przepisów:
 - rozporządzenie 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 (Dz. U. poz. 2008),
 - rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żegludowym, w tym sposobu jej oznaczania (Dz. U. poz. 1665).
- (3) Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych oraz zmieniająca dyrektywę 93/12/EWG została zastąpiona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącą się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych (tekst jednolity).
- (4) Wartość graniczna od dnia 1 stycznia 2008 r. – 0,1% (m/m).
- (5) Wartość graniczna od dnia 1 czerwca 2015 r. – 0,002% (m/m).
- (6) Wyniki przedstawione w tabeli pochodzą z trzech urzędów morskich: Urząd Morski w Słupsku, Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie.
- (7) Dotyczy paliwa dostarczanego na statek.
- (8) Dotyczy paliwa używanego na statku.