

POLSKA

**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 2019 r.**

**Warszawa
2020**

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	10
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	14
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 2019 r. poz. 660, 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.

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 2019 r.

1. Informacje dotyczące instytucji sporządzającej raport

Rok, którego dotyczy raport	2019
Data sporządzenia raportu	maj 2020 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, zwana dalej „ustawą o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw”,
- ustawa z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1668, 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, z późn. zm.), 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, z późn. zm.), 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 instalacji odbiegających od normalnych, w szczególności w okresach rozruchu i wyłączenia instalacji klasyfikowany do kodów 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 zanieczyszczeniu 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. Zgodnie z § 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki, zawartość siarki w przeliczeniu na masę w lekkim oleju opałowym nie może być większa niż 0,1%.

3.1.2. Ciężki olej opałowy

Z informacji przekazanych przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wynika, że ciężki olej opałowy był zdefiniowany jako olej stosowany do celów opałowych w instalacjach energetycznego spalania paliw, w tym w okresach eksploatacji instalacji odbiegających od normalnych, w szczególności w okresach rozruchu i wyłączenia instalacji, klasyfikowany do kodów CN od 2710 19 51 do 2710 19 68 i od 2710 20 31 do 2710 20 39.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki, zawartość siarki w przeliczeniu na masę, w ciężkim oleju opałowym, nie może być większa niż 1%. Jednocześnie rozporządzenie to w § 3 określa instalacje, w których stosowane mogą być ciężkie oleje opałowe, niespełniające wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki. Stosowanie ciężkich olejów opałowych w takich instalacjach jest możliwe pod warunkiem posiadania przez prowadzących instalacje pozwolenia na wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowanego.

Prowadząc w 2019 r. kontrole dotyczące zawartości siarki w ciężkim oleju opałowym, wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska sprawdzali przestrzeganie przez prowadzących instalacje energetycznego spalania paliw, warunków określonych w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki.

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 oraz u dostawców paliwa z cystern w portach.

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	13
luty	0	0	0	32
marzec	0	0	0	23
kwiecień	0	0	0	24
maj	0	0	0	30
czerwiec	1	1	0	17
lipiec	0	6	0	25
sierpień	0	15	0	30
wrzesień	0	3	1	30
październik	2	5	0	44
listopad	5	5	3	21
grudzień	0	0	0	20
RAZEM	8	35	4	309

3.3. Selekcja miejsc pobierania próbek

3.3.1. Lekki olej opałowy

W 2019 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 2019 r. znajdowało się 355 przedsiębiorców, wylosowano do kontroli 39, co stanowi ok. 10,99%. Pobrano do badań laboratoryjnych 4 próbki. 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 2019 r. wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska przeprowadzili kontrole funkcjonowania 75 instalacji zlokalizowanych na terenie 67 zakładów, z których:

- 46 stosowało ciężki olej opałowy jako paliwo do opalania kotłów,
- 29 stosowało ciężki olej opałowy jako paliwo do rozpalania kotłów.

Ponadto 13 instalacji z 75 skontrolowanych nie było w ogóle eksploatowanych ponieważ 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 2019 r.

Podczas powyższych kontroli dla:

- 1) 8 instalacji pobrane zostały próbki ciężkiego oleju opałowego do analizy,
- 2) 27 instalacji przeprowadzona została analiza wyników pomiarów ciągłych lub okresowych emisji dwutlenku siarki pod kątem dotrzymania dopuszczalnej emisji dwutlenku siarki lub dopuszczalnych stężeń dwutlenku siarki w gazach odlotowych,

- 3) 24 instalacji przeprowadzona została analiza świadectw jakości zakupionego ciężkiego oleju opałowego,
- 4) 3 instalacji wykonane zostały pomiary kontrolne emisji dwutlenku siarki do powietrza.

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 spełniania przez prowadzących te instalacje, warunków określonych w powyższym rozporządzeniu, umożliwiającym stosowanie ciężkich olejów opałowych o zawartości siarki w przeliczeniu na masę, większej niż 1% poprzez:

- 1) sprawdzenie uregulowania stanu formalno-prawnego w zakresie wprowadzania gazów lub pyłów do powietrza,
- 2) analizę wyników ciągłych lub okresowych pomiarów emisji dwutlenku siarki do powietrza, przedstawianych przez prowadzących instalacje (w przypadku 11 instalacji),
- 3) wykonanie pomiarów kontrolnych emisji dwutlenku siarki do powietrza (w przypadku 3 instalacji),
- 4) analizę pobranych próbek ciężkiego oleju opałowego (w przypadku 2 instalacji),
- 5) 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 ciężkim oleju opałowym odbywały się poprzez analizę pobranych próbek paliwa (4 instalacje) oraz analizę świadectw jakości zakupionego paliwa (8 instalacji). 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 dwutlenku siarki, przekazywanych wojewódzkim inspektorom ochrony środowiska przez prowadzących instalacje – dotyczyło to 16 instalacji. W przypadku 2 instalacji pobrano próbki ciężkiego oleju opałowego do analizy, natomiast w przypadku 11 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 2019 r. w rejestrze administracyjnym polskich statków żeglugi śródlądowej prowadzonym przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, zarejestrowanych było 1104

statki (stan na dzień 1 stycznia 2019 r.). W planach na 2019 r. ustalono, że wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska skontrolują jakość oleju do silników statków żeglugi śródlądowej stosowanego w ok. 10% liczby statków żeglugi śródlądowej.

Kontrola zawartości siarki w oleju do silników statków żeglugi śródlądowej dokonana była poprzez pobranie próbki paliwa i badanie jej jakości lub kontrolę świadectw jakości zakupionego paliwa.

Ogółem w 2019 r. wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska przeprowadzili kontrole 88 statków, należących do 57 armatorów, podczas których pobranych zostało 35 próbek paliwa i dokonano analizy dokumentów zakupionego paliwa stosownego w 31 statkach. Różnica między liczbą skontrolowanych statków, a liczbą pobranych próbek paliwa wynika z faktu, że w 12 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. W przypadku 10 statków stwierdzono stosowanie benzyny do napędu silnika i wówczas nie pobierano próbek paliwa do analizy, gdyż wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska nie kontrolują stosowania tego paliwa.

3.3.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich

Z informacji przekazanych przez dyrektorów urzędów morskich wynika, że kontrole były przeprowadzane w sposób wyrywkowy, przy czym wybór statku lub dostawcy do kontroli opierał się również o dostępne informacje o prawdopodobieństwie lub ryzyku naruszenia wymagań przez dany statek lub danego dostawcę. Średnio miesięcznie pobieranych było od 13 do 44 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 oraz ciężkiego oleju opałowego pochodzą z Raportu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego – Przemysł i Handel Naftowy 2019.

Dane dotyczące sprzedaży paliwa żeglugowego stosowanego w statkach morskich (tzw. bunkier statków morskich) za 2019 r. opracowane zostały na podstawie 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 statki²⁾.

²⁾ Zgodnie z art. 13e ust. 4 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (brzmienie obowiązujące od 1 stycznia 2020 r.) dostawca informuje właściwego dla miejsca dostaw dyrektora urzędu morskiego o zmianie danych, o których mowa w ust. 3, w terminie 7 dni od dnia dokonania zmiany.

Raport za 2019 r. dotyczący zawartości siarki

Główny gatunek paliw	Całkowite krajowe ¹⁾	
	zużycie ²⁾	sprzedaż ³⁾
ciężki olej opałowy	192	
<i>w tym</i> – niskosiarkowy do 1% (m/m)	192	
lekki olej opałowy	732	
– o zawartości siarki do 0,1% (m/m)	732	
olej do silników statków żeglugi śródlądowej	-	
– olej napędowy o zawartości siarki do 0,002% (m/m)	-	
paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich ⁴⁾		
<i>w tym</i> – MGO – IFO – HSFO – RMD 80 – LNG		343,1 35,0 8,8 75,5 0,6

¹⁾ Dane szacunkowe.

²⁾ Dane dotyczące zużycia lekkiego oleju opałowego oraz ciężkiego oleju opałowego pochodzą z Raportu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego – Przemysł i Handel Naftowy 2019 (popihn.pl/raporty/roczny raport 2019 str. 24). Brak danych dotyczących oleju do silników statków żeglugi śródlądowej (bunkier statków krajowych) w 2019 r.

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,

IFO - Intermediate Fuel Oil

HSFO – High Sulphur Fuel Oil

RMD80 – Residual Marine Diesel 80

LNG – Liquefied Natural Gas

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

Zbioreczy 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 wszystkie pobrane próbki spełniały wymagania jakościowe określone w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki. W zbadanych próbkach lekkiego oleju opałowego maksymalny poziom zawartości siarki wyniósł 0,077 % (m/m). Próbki były badane w akredytowanym laboratorium.

6.2. Ciężki olej opałowy

Przeprowadzone kontrole zawartości siarki w ciężkim oleju opałowym wykazały, że na 8 pobranych próbek wszystkie spełniały wymagania jakościowe określone w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki w przeliczeniu na masę. W badanych próbkach ciężkiego oleju opałowego najmniejsza zawartość siarki, w przeliczeniu na masę, wynosiła 0,45%, a największa 0,89%. Średnia zawartość siarki w przeliczeniu na masę, wynosiła 0,67%. Wszystkie pobrane próbki były badane w akredytowanych laboratoriach.

Analiza dokumentów dotyczących jakości zakupionego ciężkiego oleju opałowego stosowanego w 24 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.

Wszystkie skontrolowane instalacje spełniały wymagania określone w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki (do 1% zawartości siarki,

w przeliczeniu na masę) lub warunki odstępstw od stosowania ciężkiego oleju opałowego o zawartości siarki do 1%, w przeliczeniu na masę.

6.3. Olej do silników statków żeglugi śródlądowej

Przeprowadzono kontrole 88 statków żeglugi śródlądowej (co stanowi 80% zaplanowanych), należących do 57 armatorów, w trakcie których pobrano do badań 35 próbek oleju do silników statków żeglugi śródlądowej i dokonano analizy dokumentów zakupionego paliwa stosownego w 31 statkach.³⁾

Wszystkie 35 zbadane próbki oleju do silników statków żeglugi śródlądowej, spełniały wymagania jakościowe dotyczące zawartości siarki w przeliczeniu na masę.

W badanych próbkach oleju do silników statków żeglugi śródlądowej najmniejsza zawartość siarki, w przeliczeniu na masę, wynosiła 0,00058%, a największa 0,0017%. Średnia zawartość siarki, w przeliczeniu na masę, wynosiła 0,00083%. Wszystkie pobrane próbki były badane w akredytowanych laboratoriach.

Ponadto analiza dokumentów jakości zakupionego paliwa, w przypadku 31 statków, czyli wszystkich, dla których dokonano analizy dokumentów wykazała, iż zakupione paliwo spełniało wymagania jakościowe dotyczące zawartości siarki.

Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonych kontroli w zakresie stosowania w statkach żeglugi śródlądowej oleju, którego wymagania jakościowe określone zostały w rozporządzeniu w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki, wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska nie mieli podstaw do podejmowania działań pokontrolnych.

Należy dodać, iż w 2019 r. w Prokuraturach Rejonowych zakończone zostały 2 sprawy dotyczące stosowania w 2018 r., w 3 statkach żeglugi śródlądowej, paliwa niespełniającego wymagań dotyczących zawartości siarki. W obu przypadkach dochodzenie zostało umorzone. Ponadto w przypadku 1 sprawy dotyczącej stosowania w 2 statkach paliwa niespełniającego wymagań dotyczących zawartości siarki, Sąd Rejonowy nie uwzględnił zażalenia wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska na postanowienie Prokuratury Rejonowej o odmowie wszczęcia dochodzenia.

³⁾ Różnica między liczbą skontrolowanych statków, a liczbą pobranych próbek paliwa wynika z faktu, że w 12 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. W przypadku 10 statków stwierdzono stosowanie benzyny do napędu silnika i wówczas nie pobierano próbek paliwa do analizy, gdyż wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska nie kontrolują stosowania tego paliwa.

6.4. Paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich

Przeprowadzone kontrole zawartości siarki w paliwie żeglugowym stosowanym w statkach morskich wykazały, że na 309 pobrane próbki w 2 próbkach odnotowano przekroczenie dopuszczalnej wartości, tj. 1,2% (m/m) oraz 0,13% (m/m) przy normie max. 0,10 % (m/m), co stanowi 0,65% próbek badanych w tym zakresie.

W badanych próbkach paliwa żeglugowego najmniejsza zawartość siarki w przeliczeniu na masę wynosiła 0,0007% (m/m), a największa 2,6% (m/m). Najwyższe odnotowane wartości zawartości siarki 2,6% (m/m) oraz 1,6% (m/m), które jednocześnie zostały uznane za spełniające wymagania jakościowe dotyczyły statku wyposażonego w instalację typu Scrubber tzw. „płuczkę”⁴⁾ ograniczającą emisję związków siarki w gazach wylotowych do atmosfery - 2,6 % (m/m) oraz paliwa ciężkiego bunkrowanego (dostarczanego) na statek – 1,6% (m/m). Średnia zawartość siarki, uwzględniająca również próbki pobrane od dostawców paliw przy bunkrowaniu paliwa ciężkiego i ze statku z instalacją Scrubber, wynosiła 0,0676% (m/m).

W przypadku negatywnych wyników kontroli wszczęto postępowanie administracyjne (wynik 1,2% (m/m)) oraz nałożono karę w wysokości 3000 SDR (wynik 0,13% (m/m)) .

⁴⁾ System odsiarczania spalin montowany na statkach pozwalający na stosowanie tradycyjnych paliw okrętowych obok droższych paliw niskosiarkowych.

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

			Wyniki analityczne i statystyczne					Wartości graniczne ⁽¹⁾			
		Jednostka						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)	4	0,030	0,077	0,0418	0,0235	-	0,1	-	0,1 ⁽⁴⁾
ciężki olej opałowy	IOŚ	% (m/m)	8	0,45	0,89	0,67	0,1638	-	1	-	1
olej do silników statków żeglugi śródlądowej	IOŚ	% (m/m)	35	0,00058	0,00170	0,00083	0,00021	-	0,002	-	0,002 ⁽⁵⁾
paliwo żeglugowe stosowane w statkach morskich	UM ⁽⁶⁾	% (m/m)	309	0,0007	2,6000	0,0676	0,1831	-	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, z późn. zm.).
- (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.
- (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 dwóch urzędów morskich: Urząd Morski w Gdyni, Urząd Morski w Szczecinie.
- (7) Dotyczy paliwa dostarczanego na statek.
- (8) Dotyczy paliwa używanego na statku.