



UL. WIEJSKA 12  
00-490 WARSAW  
POLAND  
TELS: (+48 22) 628-2418, 629-5608, 621-9866  
FAX: (+48 22) 628-4617  
E-MAIL: poland@cecgr.com  
WEB: www.cecgr.com

Warszawa, dnia 28 kwietnia 2014 r.

Szanowny Pan  
Wojciech Jasiński  
Przewodniczący  
Sejmowa Komisja Gospodarki

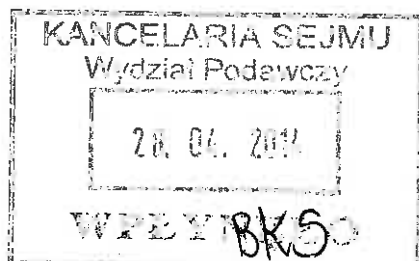
*Szanowny Panie Przewodniczący!*

Działając w imieniu fińskiej firmy Neste Oil, pragnę przedłożyć stanowisko dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (druk nr 2087), który jest w trakcie prac dedykowanej podkomisji.

Jednocześnie zwracam się z serdeczną prośbą o włączenie załączonego dokumentu do materiałów roboczych podkomisji.

*Z wyrazami szacunku,*  
*M. Koczalski*

Michał Koczalski  
Head of Energy & Environment Practice  
CEC Government Relations  
Nr karty: LOB517/L/7



## Nowelizacja ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw stanowisko firmy Neste Oil

### Opis sytuacji

Brzmienie znowelizowanej ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i paliwach ciekłych, jak również proponowana nowelizacja ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw z dnia 25 sierpnia 2006 r. ustalają podział pomiędzy definicją paliw ciekłych a definicją biopaliw (w odniesieniu do oleju napędowego) na poziomie 7% zawartości jakiegokolwiek biokomponentu w danym paliwie.

Należy zauważyć, że prawo europejskie (Dyrektywa w sprawie jakości paliw 98/70/EC, dalej zwana „Dyrektywą” oraz punkt 33 preambuły do dyrektywy 2009/30/EC zmieniającej Dyrektywę) ustala 7% limit zawartości biokomponentów w odniesieniu do olejów napędowych jedynie dla estrów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME). Jest to uzasadnione technologicznymi oraz chemicznymi właściwościami FAME. Jednakże wraz z rozszerzeniem w polskim ustawodawstwie zakresu biokomponentów, które mogą być łączone z paliwami ciekłymi, należy zauważyć, iż te ograniczenia techniczne nie będą mieć zastosowania do nowoczesnych biokomponentów innych niż FAME. Wiele innych biokomponentów może być łączonych z paliwami w proporcji znacznie wyższej niż 7% bez jakiegokolwiek negatywnego wpływu na jakość paliwa ani bez negatywnych skutków dla silników, jednocześnie w dalszym ciągu spełniając wymagania jakościowe określone w Dyrektywie.

Państwa członkowskie Unii Europejskiej nie mogą ograniczać obrotu paliwami, które spełniają wymagania określone w Dyrektywie. Państwa członkowskie nie mogą zatem wprowadzać przepisów przewidujących wymogi bardziej rygorystyczne, niż te określone w Dyrektywie (co jest wyraźnie stwierdzone w art. 5 Dyrektywy). Nieograniczone wykorzystywanie biokomponentów innych niż FAME w odniesieniu do olejów napędowych jest także zagwarantowane przez normę EN590:2013 (paragraf 5.4), pod warunkiem, że paliwo końcowe spełnia wymogi standardu EN590.

### Proponowane rozwiązanie

Należy zatem wziąć pod uwagę, że w odniesieniu do oleju napędowego, za paliwo ciekłe powinien być uznany także taki olej napędowy, który, choć zawiera więcej niż 7% biokomponentów (innych niż FAME) i formalnie mieści się w definicji ciekłego biopaliwa, jednocześnie spełnia również wszystkie wymagania jakościowe określone dla paliw ciekłych w aktach wykonawczych. Aby osiągnąć powyższy cel, polska ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw mogłaby na przykład definiować paliwa ciekłe jako:

*„(...) olej napędowy stosowany w szczególności w pojazdach, w tym ciągnikach rolniczych, maszynach nieporuszających się po drogach, a także rekreacyjnych jednostkach pływających, wyposażonych w silniki z zapłonem samoczynnym, zawierający do 7% objętościowo biokomponentów, o których mowa w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych; dla celów niniejszej ustawy biopaliwa ciekłe spełniające wymogi jakościowe określone w art. 3, ust. 2, pkt. 1 niniejszej ustawy również uznaje się za paliwa ciekłe”.*

Definicja taka nie tylko byłaby spójna z prawem europejskim, ale także pozwoliłaby polskim przedsiębiorcom odnieść większe korzyści ze znowelizowanej ustawy. Bardziej elastyczne korzystanie z więcej niż 7% biokomponentów zgodnie z Dyrektywą i normą EN590:2013 byłoby bardziej korzystne dla polskiego rynku paliwowego, polskich producentów paliw, a także polskich konsumentów, ponieważ pozwalałoby na oszczędności w transporcie i produkcji oleju napędowego. Jednocześnie możliwość stosowania więcej niż 7% biokomponentu ulegającego czystemu spalaniu pozwoliłoby na podniesienie jakości powietrza i redukcję emisji istniejących pojazdów. Takie zmniejszenie emisji pomogłoby polskim miastom poprawić jakość powietrza, a co za tym idzie zmniejszyć ryzyka zdrowotne związane z wysoką koncentracją zanieczyszczeń w powietrzu.

*Warszawa, dnia 23 kwietnia 2014 r.*

**Więcej informacji:**

Olli Pylkkänen / Neste Oil  
olli.pylkkanen@nesteoil.com

Michał Koczalski / CEC Government Relations  
mkoczalski@cecgr.com / +48 606 591 243

**O Neste Oil**

*Neste Oil jest fińską firmą zajmującą się rafinacją oraz marketingiem, która koncentruje się na produkcji niskoemisyjnych, wysokiej jakości paliw drogowych. Neste Oil znajduje się na liście Down Jones Sustainability World Index oraz od wielu lat w zestawieniu The Global 100, wyróżniającym korporacje działające w sposób zrównoważony. Neste Oil opracował technologię produkcji odnawialnego biodiesla NexBTL. Dyrektywa RED klasyfikuje tą technologię jako HVO (hydrorafinacja olejów roślinnych), która umożliwia produkcję biopaliwa z szerokiej gamy biomasy, np. olejów roślinnych, odpadów tłuszczu zwierzęcych oraz innych odpadów i pozostałości. Neste Oil posiada cztery zakłady produkcyjne (dwa w Parvoo, Finlandia, jeden w Rotterdamie i jeden w Singapurze) o łącznej pojemności 2 mln ton.*

*Neste Oil otworzyło również pierwszą w Europie pilotażową fabrykę oleju mikrobiologicznego, która produkuje biokomponenty z rolniczych i leśnych pozostałości (np. słoma). Firma opracowuje obecnie strategię dla produkcji oleju mikrobiologicznego i poszukuje optymalnych lokalizacji dla kolejnej fabryki, która ma być wybudowana w przyszłości.*

- (30) Stosowanie benzyny o wysokiej zawartości biopaliwa nie jest dopuszczalne w niektórych starszych pojazdach. Pojazdy te mogą przemieszczać się z jednego państwa członkowskiego do innego. Należy zatem zapewnić ciągłą dostawę odpowiedniej benzyny dla tych starszych pojazdów w okresie przejściowym. Państwa członkowskie, w konsultacji z zainteresowanymi stronami, powinny zagwarantować odpowiedni zasięg geograficzny zgodny z popytem na ten rodzaj benzyny. Oznakowanie benzyny, np. jako E5 lub E10, powinno być zgodne z odnośną normą opracowaną przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN).
- (31) Należy dostosować załącznik IV dyrektywy 98/70/WE dla umożliwienia wprowadzania do obrotu olejów napędowych o wyższej zawartości biopaliwa („B7”) niż ta przewidziana w normie EN 590:2004 („B5”). Normę tę należałoby odpowiednio zaktualizować oraz należałoby ustanowić limity dla parametrów technicznych nieobjętych tym załącznikiem, takich jak stabilność oksydacyjna, temperatura zapłonu, pozostałość po koksowaniu, pozostałość po spopieleniu, zawartość wody, zawartość zanieczyszczeń stałych, działanie korodujące na płytce miedzi, smarność, lepkość kinematyczna, temperatura mętnienia, temperatura zablokowania zimnego filtra, zawartość fosforu, liczba kwasowa, zawartość nadtlenków, zmiana liczby kwasowej, zanieczyszczenie zaworów wtryskowych i dodatki stabilizujące.
- (32) Dla ułatwienia skutecznego wprowadzania do obrotu biopaliw zachęca się CEN do dalszych szybkich prac nad normą umożliwiającą dodawanie większej ilości biokomponentów do oleju napędowego, a w szczególności do opracowania normy dotyczącej „B10”.
- (33) Z powodów natury technicznej wymagany jest pułap zawartości estarów metylowych kwasów tłuszczowych (FAME) w oleju napędowym. Limit taki nie jest jednak konieczny dla innych biokomponentów, takich jak czyste węglowodory ~~zblizone~~ do oleju napędowego, produkowane z biomasy w procesie Fischera-Tropscha, lub hydrotorafinowany olej roślinny.
- (34) Państwa członkowskie i Komisja powinny podjąć stosowne środki ułatwiające wprowadzenie na rynek oleju napędowego zawierającego 10 ppm siarki przed dniem 1 stycznia 2011 r.
- (35) Stosowanie specjalnych dodatków metalicznych, a w szczególności trikarbonylku (metylocyklopentadienu) manganowego (MMT), mogłoby zwiększyć ryzyko negatywnych konsekwencji dla zdrowia człowieka oraz mogłoby spowodować uszkodzenia silników pojazdów i urządzeń kontroli emisji. Wielu producentów samochodów przestrzega przed stosowaniem paliwa zawierającego dodatki metaliczne, ponieważ może to spowodować utratę ważności gwarancji pojazdu. Należy zatem, w konsultacji ze wszystkimi odnośnymi zainteresowanymi stronami, stale śledzić skutki stosowania MMT w paliwie. Do czasu dalszego przeglądu konieczne jest podjęcie kroków w celu ograniczenia dotkliwości wszelkich ewentualnie wywołanych szkód. Należy zatem ustanowić górny limit stosowania MMT w paliwie w oparciu o aktualnie dostępną wiedzę naukową. Limit ten powinien zostać podwyższony jedynie wtedy, gdy można wykazać,
- że stosowanie większych ilości nie powoduje negatywnych skutków. Aby uniknąć nieświadomego powodowania utraty ważności gwarancji pojazdów przez konsumentów, konieczny jest również wymóg oznakowania wszelkich paliw zawierających dodatki metaliczne.
- (36) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa <sup>(1)</sup> zachęca się państwa członkowskie do sporządzania na własne potrzeby, a także w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które — na ile to możliwe — będą ilustrować korelację między dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do ich publicznego udostępniania.
- (37) Środki niezbędne do wdrożenia dyrektywy 98/70/EWG powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(2)</sup>.
- (38) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do przyjmowania środków wykonawczych dotyczących mechanizmu monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych, dostosowywania metodologicznych zasad i wartości niezbędnych do oceny spełnienia przez biopaliwa kryteriów zrównoważonego rozwoju, ustanawiania kryteriów i zasięgu geograficznego wysoce bioróżnorodnych obszarów trawiastych, zmiany limitów zawartości MMT w paliwie i dostosowania do postępu technicznego i naukowego metodologii obliczania emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw, dopuszczalnych metod analitycznych związanych ze specyfikacją paliwa oraz dozwolonym przekroczeniem poziomu prężności par w benzynie zawierającej bioetanol. Jako że środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne tej dyrektywy poprzez dostosowanie zasad i wartości metodologicznych, należy je przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (39) Dyrektywa 98/70/WE ustanawia szereg specyfikacji paliw, przy czym niektóre z nich są obecnie zbędne. Dodatkowo przewiduje ona pewne odstępstwa, które obecnie wygasły. W celu zapewnienia jasności należy zatem usunąć te przepisy.
- (40) Dyrektywa Rady 1999/32/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. odnosząca się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych <sup>(3)</sup> określa niektóre aspekty stosowania paliw w transporcie śródlądowym. Należy wyjaśnić rozgraniczenie między tą dyrektywą a dyrektywą 98/70/WE. Obie dyrektywy ustanawiają górne limity zawartości siarki w olejach napędowych stosowanych w statkach żeglugi śródlądowej. Zatem dla celów jasności i przejrzystości prawa stosowne jest dostosowanie tych dyrektyw, tak aby tylko jedna z nich ustanawiała taki limit.

(1) Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

(2) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

(3) Dz.U. L 121 z 11.5.1999, s. 13.

## ZAŁĄCZNIK II

## SPECYFIKACJE ŚRODOWISKOWE DLA PALIW ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA RYNKU, PRZEZNACZONYCH DO POJAZDÓW WYPOSAŻONYCH W SILNIKI Z ZAPŁONEM SAMOCZYNNYM

Typ: Olej napędowy

Parametr <sup>(1)</sup>	Jednostka	Limity <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maksimum
Liczba cetanowa		51,0	—
Gęstość w temp. 15 °C	kg/m <sup>(3)</sup>	—	845,0
Destylacja:			
— 95 % destyluje do temperatury:	°C	—	360,0
Wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne	% m/m	—	8,0
Zawartość siarki	Mg/kg	—	10,0
Zawartość FAME — EN 14078	% v/v	—	7,0 <sup>(3)</sup>

(1) Należy stosować metody badań określone w normie EN 590:2004. Państwa członkowskie mogą przyjąć metodę analityczną określoną w normie zastępującej EN 590:2004, jeśli możliwe jest wykazanie, że metoda ta cechuje się co najmniej taką samą dokładnością i co najmniej takim samym poziomem precyzji jak metoda analityczna, którą zastępuje.

(2) Wartości podane w specyfikacji są wartościami „rzeczywistymi”. W celu ustalenia ich wartości dopuszczalnych zastosowano warunki normy EN ISO 4259:2006 „Przetwory naftowe — Wyznaczanie i stosowanie precyzji metod badania”, dla określenia wartości minimalnej wzięto pod uwagę minimalną różnicę 2R powyżej zera (R = odtwarzalność). Wyniki indywidualnych pomiarów interpretuje się na podstawie kryteriów określonych w normie EN ISO 4259:2006.

(3) FAME spełnia wymagania normy EN 14214.

## ZAŁĄCZNIK III

## DOZWOLONE PRZEKROCZENIE POZIOMU PRĘŻNOŚCI PAR W BENZYNIE ZAWIERAJĄCEJ BIOETANOL

Zawartość bioetanolu (% v/v)	Dozwolone przekroczenie poziomu prężności par (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Dozwolone przekroczenie poziomu prężności par dla pośrednich zawartości bioetanolu między wymienionymi wartościami jest określane poprzez liniową intrapolację zawartości bioetanolu bezpośrednio powyżej i poniżej wartości pośredniej.