



# Minister Klimatu i Środowiska

---

DRP-WRRP.050.1.2024.JK  
3005178.11697214.9408818  
Warszawa, 29-01-2024

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu RP**

Szanowny Panie Marszałku,

przesyłam poniżej odpowiedź na zapytanie Pana Posła Norberta Jakuba Kaczmarczyka z dnia 10 stycznia br. nr K10INT399, przekazane według właściwości przez Ministerstwo Infrastruktury do Ministra Klimatu i Środowiska. Zapytanie wystosowano, w kontekście wprowadzenia unijnego embarga na import gazu LPG pochodzącego z Federacji Rosyjskiej.. Poniższa odpowiedź stanowi odniesienie się do pytań sformułowanych w interpelacji.

Na wstępie uprzejmie informuję, że Minister Klimatu i Środowiska prowadzi obecnie wzmożony monitoring sytuacji na rynku paliw, w szczególności płynnego gazu LPG. Na obecną chwilę nie przewiduje się konieczności wprowadzania finansowych tarcz ochronnych dla obywateli. W ostatnich latach głównym kierunkiem importu LPG do Polski była Rosja, co wynikało między innymi z korzystnych cen oraz dogodnych uwarunkowań logistycznych. Krajowy rynek LPG – w odniesieniu do ogólnej konsumpcji gazu płynnego – jest jednym z większych w Europie, natomiast w odniesieniu do zużycia tego gazu na cele transportowe – zajmuje 4 miejsce na świecie. Należy się zgodzić, że zmiany na tak dużym rynku, gdzie prawie 2,5 mln aktywnych pojazdów jest zasilanych autogazem, wymagają czasu na przeprowadzenie odpowiednich inwestycji i relokacji kierunków dostaw tak, by jednocześnie móc obsłużyć rosnącą krajową konsumpcję, jak i wesprzeć rynek ukraiński – dla którego jesteśmy obecnie jednym z głównych eksporterów LPG, bez wywoływania szoków cenowych.

Należy wskazać, iż rozmowy na temat wprowadzenia sankcji na LPG toczyły się od początku negocjacji dotyczących wprowadzenia sankcji na paliwa. Duża część przedsiębiorców w obliczu rozpoczęcia przez Federację Rosyjską agresji zbrojnej na Ukrainie zapoczątkowała proces zmiany kierunku dostaw, jak wskazują dane pochodzące z Eurostat-u, całkowicie zaprzestano importu tego paliwa z Białorusi

oraz zmniejszeniu ulega import z FR (obecnie stanowi on już poniżej 50% importowanego LPG). Niektórzy duży importerzy, w pełni wstrzymali import paliwa LPG z Rosji zastępując go dostawami z Zachodu. Taki zabieg podnosi poziom bezpieczeństwa paliwowego Polski i przewidywalności dostaw. Co więcej, w związku z powyższym nie zaobserwowano gwałtownych wzrostów cen, czy czasowych braków w dostępności paliwa na rynku.

Odnosząc się do drugiego z postawionych pytań należy zwrócić uwagę na dotychczasową charakterystykę dostaw paliwa LPG z Rosji, ze względu na którą, zbiorniki magazynowe nie były potrzebne. Wg danych Polskiej Organizacji Gazu Płynnego (POGP) za 2022 r. 89,3% importu tego paliwa trafiało transportem kolejowym do terminali przeładunkowych. Następnie, z wagonów towarowych było przeładowywane na cysterny samochodowe, za pośrednictwem których trafiało na wyznaczone stacje paliw. W przypadku takiego procesu dostarczania paliwa, pojemności magazynowe nie są konieczne z uwagi na brak bieżących nadwyżek w ilości transportowanego paliwa, które ewentualnie musiałyby być umieszczone w magazynach. Ma to swoje odzwierciedlenie również od strony ekonomicznej, gdyż oprócz braku wyraźnej potrzeby tworzenia infrastruktury magazynowej, koszt jej wybudowania jest nawet kilkakrotnie wyższy od zwykłego zbiornika paliwowego. W przypadku zaistnienia uzasadnionej potrzeby uproszczenia realizacji strategicznych inwestycji w zakresie infrastruktury magazynowej LPG, Ministerstwo otwarte jest na dyskusję w tym zakresie oraz rozważenie uwzględnienia tego rodzaju inwestycji w tzw. spec ustawie naftowej.

Rynek gazu LPG w Polsce jest rynkiem otwartym – nieregulowanym i bardzo rozdrobnionym, z uwagi na jego skomercjalizowany charakter obecnie nie przewidujemy zaistnienia potrzeby budowy dużego, państwowego terminala morskiego. Dotychczas funkcjonujące terminale morskie LPG w Polsce nie należą do Skarbu Państwa ani nie były finansowane z krajowego budżetu, tylko znajdują się w posiadaniu prywatnych spółek. Jest to sprawdzony model funkcjonowania, którego dotychczasowe działanie nie budziło zastrzeżeń. LPG to ostatnie z powszechnie stosowanych paliw w Polsce, które zostało objęte sankcjami – prawie dwa lata po rozpoczęciu konfliktu zbrojnego przez Federację Rosyjską. Dodatkowo, Komisja Europejska ogłaszając XII pakiet sankcji nałożonych na Rosję ustanowiła dodatkowy rok czasu na odpowiednie przygotowanie się podmiotów z branży LPG. Otrzymany czas wydaje się być wystarczający, aby wygasające obowiązujące kontrakty na dostawy LPG z kierunku rosyjskiego, zastąpić kierunkami alternatywnymi.

Odnosząc się do możliwości odstąpienia od pobierania akcyzy czy pozostałych podatków w przypadku gazu płynnego należy mieć na uwadze, że zgodnie z art. 89. *Ustawy o podatku akcyzowym*, obowiązujące od 1 stycznia 2024 roku stawki akcyzy na paliwa wynoszą:

- benzyny silnikowej - 1.529,00 zł/1.000 l,
- oleju napędowego - 1.160,00 zł/1.000 l,
- gazów skroplonych do napędu silników spalinowych (np. LPG) - 659,00 zł/1.000 kg,
- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa - 1.160,00 zł/1.000 l,

Jak widać, stawka akcyzy na paliwo LPG jest preferencyjna w stosunku do pozostałych paliw. Dodatkowo, znajduje się ona na granicy minimalnego poziomu akcyzy dla danego rodzaju paliwa jaki został określony w Dyrektywie Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej. W zakresie możliwości obniżenia stawki Vat na gaz LPG, należy wskazać, że podstawą dla czasowej obniżki podatku jest art. 102 dyrektywy VAT, który pozwala państwom unijnym stosować obniżone stawki dla dostaw gazu ziemnego, energii elektrycznej i energii cieplnej. Obniżki w tym trybie nie są natomiast możliwe dla dostaw gazu LPG.

W kontekście tymczasowego uproszczenia procedur legislacyjnych związanych z budową zbiorników magazynowych na LPG, w celu skrócenia czasu niezbędnego do przygotowania Polski na pełne wdrożenie sankcji unijnych, jak słusznie zauważono, wraz z wprowadzonym zakazem importu tego paliwa został zachowany 12-miesięczny okres przejściowego. Wydaje się, że jest to okres pozwalający na przebudowę logistyki na całym obszarze EU-27 oraz zabezpieczenie polskiego rynku z jego specyfiką wykorzystania LPG. Od początku pełnoskalowej wojny między Rosją a Ukrainą zapowiadane były działania na szczeblu krajowym i unijnym, mające na celu zakończenie współpracy z Rosją, między innymi w sprawach sprowadzania surowców energetycznych i paliw. Wydaje się, więc, iż podmioty odpowiedzialne za import paliwa LPG do Polski miały odpowiedni czas na reakcję i przygotowanie się na sprowadzanie LPG z innych kierunków, a także zbudowanie niezbędnej infrastruktury paliwowej, bez konieczności skracania procesów legislacyjnych, niezbędnych w tej sprawie oraz gwarantujących wszystkim stronom odpowiedni stopień zabezpieczenia interesów. Procedura legislacyjna jest skonstruowana w taki sposób, aby wszyscy interesariusze mieli wystarczającą ilość czasu na wydanie swojej opinii, wniesienie ewentualnych uwag itd. Jak zostało wspomniane w pierwszej części pisma, w przypadku zaistnienia wyraźnych przesłanek Ministerstwo Klimatu i Środowiska jest otwarte na dyskusję oraz rozważenie uwzględnienia tego rodzaju inwestycji w tzw. spec ustawie naftowej.

Przedstawiając powyższe wyjaśnienia mam nadzieję, iż stanowią one wyczerpującą odpowiedź na zadane w interpelacji pytania. Jednocześnie zapewniam, iż MKiŚ będzie kontynuował dialog z branżą LPG w celu zapewnienia możliwie najłagodniejszego dla rynku wprowadzenia przyjętych sankcji.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

Miłosz Motyka  
Podsekretarz Stanu  
Ministerstwo Klimatu i Środowiska

/ - podpisany cyfrowo/