



Marzena Czarnecka

**BM I.053.27.2024.TŚ**

Katowice, 2024-07-26 r.

**Pan**

Szymon Hołownia  
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej przesyłam odpowiedź na interpelację poselską Pana Posła Tomasza Głogowskiego z dnia 10 lipca br. nr 3820, przekazaną według właściwości przez Ministerstwo Aktywów Państwowych do Ministra Przemysłu. Interpelację wystosowano w kontekście zapewnienia odpowiedniej ilości gazu płynnego LPG po wprowadzeniu embarga na import tego paliwa z Rosji. Poniższa odpowiedź stanowi odniesienie do pytań sformułowanych w treści interpelacji.

Na wstępie uprzejmie informuję, że Ministerstwo Przemysłu prowadzi monitoring sytuacji na rynku paliw, w szczególności gazu płynnego LPG. Obecnie nie przewiduje się konieczności wprowadzania pomocy finansowych dla podmiotów z branży LPG. 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 światowej 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. Dodatkowym wyzwaniem jest rosnąca krajowa konsumpcja. Ponadto, należy pamiętać o sytuacji w Ukrainie, dla której jesteśmy obecnie bardzo ważnym dostawcą LPG.

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 duzi importerzy, w pełni wstrzymali import paliwa LPG z Rosji zastępując go dostawami z innych kierunków. Taki zabieg podnosi poziom bezpieczeństwa paliwowego Polski i przewidywalności dostaw. Należy podkreślić, że w związku z tymi działaniami nie zaobserwowano gwałtownych wzrostów cen, czy czasowych braków w dostępności paliwa na rynku.

Duże uzależnienie polskiego rynku od importu LPG z kierunku wschodniego oznacza, iż reorganizacja kierunku dostaw będzie wymagała znacznego wysiłku i zaangażowania ze strony sektora LPG. W ramach współpracy z branżą zostały podjęte działania mające na celu ocenę potencjalnego wpływu wprowadzenia sankcji na zaopatrzenie polskiego rynku w LPG oraz wypracowania ścieżki eliminacji lub łagodzenia ryzyk z nim związanych. W wyniku

ustaleń ze spotkań, które odbyły się w sprawie funkcjonowania rynku LPG w obliczu XII pakietu sankcji:

- podjęty został dialog z Ministerstwem Infrastruktury w sprawie wyprowadzenia transportu kolejowego do i z terminali morskich LPG. W rezultacie eksperci z Departamentu Kolejnictwa MI wskazali, że zarządca infrastruktury, posiadając informacje z Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) oraz etapu realizacji (Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) przez licencjonowanego przewoźnika kolejowego może właściwie przetwarzać, na bieżąco analizować i reagować w przypadkach skrajnych. Jednocześnie wskazali, że głównymi czynnikami mogącymi wpływać na możliwości przewozu, będą zdolności przepustowe na bocznicach (w terminalach), które pozostają w gestii prywatnych podmiotów, jak również czas zajmowania torów stacyjnych przez zainteresowanych licencjonowanych przewoźników kolejowych. Przedstawiciele MI rekomendują podmiotom z branży LPG odpowiednie planowanie dostaw do tych terminali, które posiadają odpowiednie możliwości przeładunkowe, co pozwoliłoby jednocześnie rozłożyć ciężar na różne podmioty i wspomóc funkcjonalność dostaw gazu płynnego LPG z nowych, głównie zachodnich kierunków. Dodatkowo potwierdzili, że PKP PLK uwzględniając wcześniejsze doświadczenia przy organizacji ruchu pociągów z materiałami strategicznymi, będzie na bieżąco monitorować sytuację i bezzwłocznie reagować w przypadku pojawienia się ewentualnych „wąskich gardeł” w ruchu krajowym i międzynarodowym. Mając na uwadze, że dotychczasowe dostawy paliwa LPG z Rosji odbywały się przy użyciu kolei, więc przy chwilowych brakach w zdolnościach przeładunkowych w zachodniej Polsce, wskazane jest pełne wykorzystanie istniejącej infrastruktury - baz przeładunkowych, przy jednoczesnym inwestowaniu w nowe, które znajdują się w innych lokalizacjach;

- podjęty został dialog w celu poprawy warunków realizacji inwestycji wspierających dywersyfikację dostaw LPG do Polski. Wśród problemów zgłaszanych przez spółki były kwestie dotyczące okresu oczekiwania na wydanie decyzji niezbędnych do realizacji inwestycji w infrastrukturze naftowej. Przeanalizowany został proces administracyjny wydawania zgody na budowę infrastruktury obiektowej i w związku z tym, 6 maja br. odbyło się spotkanie z przedstawicielami Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (GDOŚ), Regionalnymi Dyrektorami Ochrony Środowiska (RDOŚ) oraz PGW „Wody Polskie”, którego celem było przedyskutowanie możliwości optymalizacji czasu wydawania decyzji środowiskowych, o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozwoleń wodnoprawnych. Analizując utrudnienia przedstawiciele GDOŚ, RDOŚ i „Wód Polskich” wskazywali na fakt, że:

- dokumentacja składana przez inwestorów zawiera znaczące braki formalne (brak wszystkich dokumentów wymaganych prawem do rozpatrzenia wniosków), ponadto często zawierają błędy merytoryczne, przez co są odrzucane i wymagają uzupełnienia;

- w opinii GDOŚ i RDOŚ inwestorzy często powierzając firmom zewnętrznym przygotowanie wniosków - nie sprawują nad nimi należytego nadzoru.

Powyższe wnioski zostały przekazane do branży. Przedstawiciele GDOŚ, RDOŚ i PGW „Wody Polskie” apelują do inwestorów o przywiązywanie większej uwagi do składanej dokumentacji oraz o większy nadzór nad firmami – tzw. inwestorami zastępczymi, sporządzającymi dokumentację wymaganą do uzyskania ww. pozwoleń – wzmocnienie nadzoru przez głównego inwestora. Działania te powinny wpłynąć pozytywnie na proces wydawania decyzji i w znaczący sposób skrócić czas ich wydawania, a tym samym pozwolą na efektywną realizację potrzebnych inwestycji.

- W wyniku sformułowanych ustaleń z ostatniego spotkania w sprawie funkcjonowania rynku paliw LPG w obliczu XII pakietu sankcji, Departament Komunikacji nawiązał współpracę ze służbami komunikacyjnymi poszczególnych spółek w sprawie podjęcia działań informacyjnych skierowanych do osób i podmiotów, które korzystają z LPG do ogrzewania budynków oraz sektora przemysłowego, którego działalność opiera się o ten rodzaj paliwa. Działanie ma na celu maksymalne wykorzystanie zbiorników przydomowych LPG i mitygację potencjalnej luki podażowej po wejściu sankcji na rosyjskie LPG. Powyższe umożliwi wykorzystanie występującego zazwyczaj w miesiącach od kwietnia do września niskiego obłożenia terminali morskich, co z kolei pozwoli zrealizować dodatkowe dostawy oraz umożliwi konsumentom skorzystanie z niższej ceny, która zazwyczaj występuje poza sezonem grzewczym. Podobny system magazynowania i zarządzania dostępnością występuje w infrastrukturze gazu ziemnego - magazyny wypełniane są w okresie wiosennym i letnim, kiedy zapotrzebowanie na gaz ziemny jest mniejsze, natomiast w okresie zimowym następuje ich opróżnienie. Jest to cykl naturalny, coroczny, który pozwala na sprawne i efektywne funkcjonowanie całego systemu przesyłu, magazynowania i dystrybucji gazu ziemnego. Dzięki temu optymalizuje się skalę infrastruktury, w tym magazynowej, przy jednoczesnym zaspokojeniu potrzeb konsumentów na paliwo.

Odnosząc się do ostatniego z postawionych pytań należy zwrócić uwagę, że rynek gazu LPG w Polsce jest rynkiem otwartym – nieregulowanym i bardzo rozdrobnionym, z uwagi na jego skomercjalizowany charakter obecnie nie ma planów budowy dużego, państwowego terminala morskiego. Obecnie 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. Podobna sytuacja dotyczy zapewnienia transportu cysternami samochodowymi – podmioty branżowe prowadzą indywidualnie inwestycje w zakresie zwiększania floty cystern, według własnych analiz i potrzeb. 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 dostawami z innych kierunków.

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

Z wyrazami szacunku

**Marzena Czarnecka**

**Minister**

**2024-07-26**

**Do wiadomości:**

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów