Oświadczenie złożone
przez senatora Adama Szejnfelda
w dniu 14 maja 2024 r.

Oświadczenie skierowane do prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska

Szanowny Panie Premierze!

Zwracam się z niniejszym oświadczeniem do pana premiera, odpowiedź na zadane dalej pytania i ustosunkowanie się do przedstawionej problematyki wymagają bowiem zapewne opinii wielu resortów i rządowych instytucji, m.in. ministra środowiska i klimatu, ministra infrastruktury, ministra rozwoju i technologii, ministra aktywów państwowych oraz ministra finansów. Chodzi o skroplony gaz petrochemiczny (LPG).

LPG należy obecnie do najbardziej wszechstronnych źródeł energii, co powoduje, że jest niezwykle istotny zarówno z uwagi na energetykę, gospodarkę, przedsiębiorczość, jak i ze względu na aspekt społeczny. Stosowany jest m.in.:

— w pojazdach spalinowych jako paliwo silnikowe – autogaz,

— w energetyce jako paliwo w systemach kogeneracji i mikrokogeneracji,

— w przemysłowych procesach produkcyjnych jako paliwo (np. w fabrykach ceramiki czy cegielniach),

— jako paliwo do zasilania urządzeń grzewczych w przemyśle (np. promienników gazowych, nagrzewnic),

— jako źródło ciepła i energii w mikroprzedsiębiorstwach oraz jako paliwo w gastronomii,

— w pracach budowalnych, instalatorskich, dekarskich, a także do obróbki i cięcia metali,

— w kosmetykach jako gaz nośny w aerozolach,

ale także jako:

— źródło zasilania urządzeń w gospodarstwach domowych czy w turystyce, np. w domowych kuchenkach gazowych, grillach gazowych, kuchenkach turystycznych itp.

W dniu 18 grudnia 2023 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowany został tzw. dwunasty pakiet sankcji wymierzonych w Rosję w związku z trwającą inwazją na Ukrainę. Rozporządzenie Rady UE nr 2023/2878 z 18 grudnia 2023 r. dotyczy m.in. gazu płynnego LPG, sprowadzanego do Polski pod następującymi kodami celnymi:

— CN 2711 12 – propan skroplony,

— CN 2711 13 – butany skroplone z wyjątkiem n-butanu i izobutanu o czystości >95%,

— CN 2711 14 – etylen, propylen, butylen i butadien skroplone,

— CN 2711 19 – węglowodory gazowe, skroplone, gdzie indziej niesklasyfikowane.

Kod CN 2711 19, na podstawie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej nr C-286/15 z 26 czerwca 2016 r. w sprawie klasyfikacji mieszanin gazowych, obejmuje także mieszanki propanu i butanu, które w pierwszej połowie 2023 r. stanowiły aż ok. 2/3 wolumenu importu LPG z Federacji Rosyjskiej. W sumie na mocy rozporządzenia nr 2023/2878 objęto środkami ograniczającymi kody celne, które dotyczą 90% wwozu LPG z Rosji do Polski. Nowe sankcje zaczęły obowiązywać od 19 grudnia 2023 r., lecz z okresem przejściowym do 20 grudnia 2024 r. na mocy praw nabytych, czyli kontraktów zawartych przed wejściem sankcji w życie. W związku z przedstawioną sytuacją za pół roku może powstać bardzo poważny problem na polskim rynku LPG i z tych powodów zwracam się do pana premiera z niniejszym oświadczeniem senatorskim. Jak bowiem informują organizacje branżowe, m.in. Polska Organizacja Gazu Płynnego – Związek Pracodawców czy Polska Izba Gazu Płynnego (PIGP), nasz kraj i działające u nas firmy mogą znaleźć się w bardzo trudnej sytuacji, jeśli chodzi o optymalne zaopatrzenie gospodarki oraz społeczeństwa w LPG.

Panie Premierze, wydaje się, że głównym problemem w zakresie importowania LPG do Polski z innych kierunków niż Rosja będzie niedostateczna infrastruktura do jego przyjmowania i przeładunku. Polska posiada bowiem niewiele terminali portowych zdolnych do obsługiwania dużych statków transportujących LPG, a jedyny terminal o znacznej pojemności, który zlokalizowany jest w Gdańsku, nie jest, jak wynika z informacji organizacji przedsiębiorców, i w zasadzie nigdy nie był udostępniany do użytku komercyjnego prywatnym operatorom. Jeśli to prawda, to firmy działające w Polsce pilnie potrzebują alternatywnego dostępu do dużego portu zdolnego do przyjmowania statków transoceanicznych transportujących LPG. Nie tylko ułatwiłoby im to import z innych kierunków niż wschodni, lecz także umożliwiłoby ominięcie pośredników w portach ARA (porty w Antwerpii, Rotterdamie i Amsterdamie), zwłaszcza że z uwagi na

bieżącą sytuację traderzy sztucznie zawyżają tam ceny. Dostawy dużymi statkami bezpośrednio do Polski byłyby znacznie bardziej opłacalne, gdyż mogłyby obniżać koszty podobno nawet o połowę. Niemcy stanowią przykład kraju, w którym w odpowiedzi na wojnę w Ukrainie błyskawicznie dostosowano nabrzeża i zbudowano infrastrukturę dla pływającego terminala FSRU (ang. Floating Storage Regasification Unit) do odbioru gazu ziemnego LNG, który może również obsługiwać dostawy LPG. Rzeczą zrozumiałą jest, że nowe inwestycje wymagają środków finansowych, ale, po pierwsze, jest to pilna potrzeba czasów, w których żyjemy, a po drugie, Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych (RARS) dysponuje środkami z opłaty zapasowej na LPG, które mogą wesprzeć przedsiębiorców inwestujących w rozwój infrastruktury logistycznej i magazynowej LPG, od 2015 r. cena każdego litra LPG zawiera bowiem 7-groszową tzw. opłatę zapasową, która jest pobierana od konsumentów i przekazywana agencji (RARS). Celem tej opłaty jest właśnie finansowanie rozwoju infrastruktury logistycznej i magazynowej. Przez 9 lat państwo zebrało w ten sposób 2,5 miliarda zł, czyli średnio 250 milionów zł rocznie. To jednak nie wszystko. Aby można było podjąć działania inwestycyjne, oprócz pieniędzy potrzebne są także pilne rozwiązania legislacyjne, w tym uproszczenie procedur budowlanych oraz zmiany prawne umożliwiające np. zaliczenie inwestycji w infrastrukturę LPG do opłaty zapasowej.

Panie Premierze, rynek LPG w Polsce jest rozdrobniony i składa się głównie ze średnich i małych firm, które od 30 lat inwestują w rozwój swoich przedsiębiorstw i całej branży. Jak podaje Polska Izba Gazu Płynnego, w ciągu ostatnich 3 dekad firmy te zainwestowały w sumie ponad 1 miliard zł w infrastrukturę oraz w logistykę do przewozu, przeładunku i magazynowania gazu płynnego. Niestety, dotychczasowa infrastruktura, kontakty handlowe i model dostaw z oczywistych względów były organizowane pod kątem dostaw ze wschodu. Małe firmy importowe LPG, ze względu na ograniczone możliwości sprowadzania mniejszych ilości gazu, korzystały głównie z tego kierunku. To spowodowało, że wszystkie terminale przeładunkowe i infrastruktura torowa zostały wybudowane przez polskie firmy prywatne w pobliżu wschodniej granicy Polski.

Szanowny Panie Premierze, sankcje wobec Federacji Rosyjskiej są słuszne i konieczne, nie może być bowiem zgody na politykę agresji i zniszczenia, jaką uprawia obecnie Rosja. Jednak w związku z licznymi obawami organizacji gospodarczych zrzeszających przedsiębiorstwa z branży LPG, a także w związku ze zbliżającym się terminem rozpoczęcia obowiązywania w Polsce sankcji przeciwko Rosji (20 grudnia 2024 r.) pragnę zapytać, jakie działania wdrożył już rząd oraz jakie jeszcze planuje, aby zapobiec kryzysowi w zakresie dostaw LPG do Polski oraz ekonomicznym problemom przedsiębiorstw z tej branży. Mam tu na myśli i skierowanie na front inwestycji infrastrukturalnych odpowiednich środków finansowych, i ułatwienia w realizacji procesów inwestycyjnych. Trzeba w tym miejscu podkreślić, iż obecne przepisy powodują, że procesy inwestycyjne są często przedłużane w związku z ciągnącymi się nawet latami biurokratycznymi postępowaniami administracyjnym. W związku z tym chciałbym dowiedzieć się także, czy rząd zamierza nie tylko podjąć finansowo odpowiednie inwestycje oraz wesprzeć w tym zakresie inwestycje prywatne, lecz także wprowadzić niezbędne zmiany prawne, m.in. w przepisach regulujących pozwolenia na budowę lub rozbudowę infrastruktury LPG.

Z poważaniem
Adam Szejnfeld