

Bogusław Haduch
Instytut Nafty i Gazu, Kraków

Szara strefa rynku paliw, a błędy proceduralne przy zabezpieczaniu śladów przestępstwa

Wstęp

Na rynku towarów i usług w Polsce działa kilka instytucji, do których zadań należy: nadzór nad jakością towarów i usług, ochrona dóbr konsumentów oraz nadzór nad przestrzeganiem przepisów prawa dotyczących zdrowia, ochrony środowiska i należnych państwu podatków. Instytucjami tymi są między innymi:

- Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
- Służba Celna,
- szeroko rozumiane organy wymiaru sprawiedliwości (policja, prokuratura i sądy).

Zadaniem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów jest podnoszenie dobrobytu konsumentów poprzez ochronę i tworzenie warunków dla funkcjonowania konkurencji. Szczegółowe zadania UOKiK zostały sprecyzowane w pakiecie Ustaw i Rozporządzeń [1–21]. Dzięki realizacji tych zadań powinna zostać wzmocniona konkurencyjność przedsiębiorstw działających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przez co Urząd ma przyczynić się do rozwoju gospodarczego kraju. W celu poprawienia jakości paliw dostępnych na rynku stosuje się szereg procedur i przepisów, których zadaniem jest wykrycie paliwa złej jakości. W tym celu od 1 maja 2004 r. wprowadzono system monitorowania i kontroli jakości paliw ciekłych (w tym także biopaliw ciekłych). Głównym celem utworzenia takiego systemu było umożliwienie wywiązania się przez Polskę z obowiązków wynikających z członkostwa w Unii Europejskiej (określonych w dyrektywie 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 13 października 1998 r. w sprawie jakości benzyny i olejów napędowych, zmienionej dyrektywą 2003/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 3 marca 2003 r.). System ten polega m.in. na monitorowaniu jakości paliw ciekłych wprowadzonych

do obrotu. Tworząc go, wprowadzono rozwiązania umożliwiające podejmowanie kontroli na podstawie czynników statystycznych i wszelkich informacji o złej jakości paliw. Zadaniem systemu monitoringu jest dążenie do eliminowania i przeciwdziałania wprowadzaniu do obrotu paliw niespełniających wymagań jakościowych określonych w przepisach prawnych. System ten został podzielony na dwie części: „europejską” i „krajową”, które różnią się między sobą: rodzajem kontrolowanych podmiotów, sposobem wybierania/losowania podmiotów do kontroli oraz ilością podlegających badaniu parametrów jakościowych paliw. Od 1 stycznia 2007 r. podstawę prawną funkcjonowania tego systemu stanowi Ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw z 25 sierpnia 2006 r. Zadania związane z zarządzaniem systemem realizowane są przez Prezesa UOKiK, a kontrola jakości paliw prowadzona jest przez Inspekcję Handlową. Nowa regulacja zakłada rozszerzenie kontroli jakości paliw na ich cały łańcuch dystrybucyjny; od stacji paliwowej, poprzez hurtownie i bazy paliwowe, aż do producenta paliwa. Kontroli poddane są wszystkie dostępne na rynku gatunki paliw.

Ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw ma realizować następujące cele:

- ochronę środowiska naturalnego,
- ochronę zdrowia ludzi,
- bezpieczeństwo użytkowników pojazdów,
- ochronę interesów ekonomicznych konsumentów,
- przeciwdziałanie wprowadzaniu do obrotu paliw niespełniających wymagań jakościowych.

Kontrola jakości paliw ciekłych prowadzona jest w dwóch zakresach:

- 1) w ramach europejskiej części systemu, której celem jest monitorowanie jakości paliw pod względem statystycznym; w systemie tym kontrolowane są benzyny silnikowe, olej napędowy oraz biopaliwa ciekłe, dostępne na stacjach paliwowych i zakładowych,
- 2) w ramach krajowej części systemu, której celem jest przeciwdziałanie transportowaniu, magazynowaniu, wprowadzaniu do obrotu, a także gromadzeniu na stacjach zakładowych paliw które nie spełniają wymagań jakościowych określonych przepisami prawa. W tym systemie badane są benzyny silnikowe, olej napędowy, biopaliwa ciekłe, gaz skroplony (LPG), sprężony gaz ziemny (CNG) oraz lekki olej opałowy.

Kontroli podlegają:

- producenci paliw,
- przedsiębiorcy magazynujący paliwa,
- przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą w zakresie transportu paliw (na wniosek Policji oraz w toku czynności prowadzonych przez ten organ władzy),
- właściciele i użytkownicy wybranych flot pojazdów,
- rolnicy wytwarzający biopaliwa ciekłe na użytek własny,
- hurtownie paliw, stacje paliwowe i zakładowe, w których kontrolowane są paliwa ciekłe, biopaliwa ciekłe, gaz skroplony (LPG) oraz sprężony gaz ziemny (CNG),
- przedsiębiorcy wprowadzający do obrotu lekki olej opałowy.

W próbkach paliwa badane są wszystkie lub tylko niektóre parametry określone w przepisach prawa. Zarządzający systemem monitorowania i kontrolowania jakości paliw określa minimalne liczby przedsiębiorców podlegających kontroli. Jej podjęcie możliwe jest także w przypadku uzyskania informacji o niewłaściwej jakości paliw lub zaistnienia okoliczności wskazujących na możliwość wystąpienia niewłaściwej jakości paliw (w praktyce powinno to oznaczać reakcję na skargi kierowców, informacje z Policji i CBS, lub wyniki poprzednich kontroli).

Z kolei Służba Celna [23], kierując się swoją służebną rolą wobec obywateli, państwa i legalnie działających podmiotów gospodarczych, dąży do tego, aby chronić legalną działalność gospodarczą oraz aby działalność ta odbywała się przy minimalnej i niezbędnej ingerencji funkcjonariuszy celnych. Do zadań Służby Celnej należy realizacja polityki celnej w części dotyczącej przywozu i wywozu towarów oraz wykonywanie innych zadań, wynikających z przepisów odrębnych, w tym m.in.:

- wykonywanie czynności związanych z nadawaniem towarom przeznaczenia celnego;
- wymiar i pobór:
 - należności celnych oraz innych opłat związanych z przywozem i wywozem towarów,
 - podatku od towarów i usług z tytułu importu towarów,
 - podatku akcyzowego,
 - opłaty paliwowej,
- wykonywanie zadań wynikających z przepisów wspólnotowych, regulujących statystykę dotyczącą obrotu towarowego pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej (WE) oraz obrotu towarowego państw członkowskich WE z pozostałymi państwami,
- rozpoznawanie, wykrywanie, zapobieganie i zwalczanie przestępstw oraz wykroczeń związanych z naruszeniem przepisów dotyczących wprowadzania na terytorium RP, a także wyprowadzania z jej terytorium towarów objętych ograniczeniami lub zakazami obrotu – ze względu na bezpieczeństwo i porządek publiczny lub bezpieczeństwo międzynarodowe – w szczególności takich jak: odpady, substancje i preparaty chemiczne,
- rozpoznawanie, wykrywanie, zapobieganie i zwalczanie przestępstw skarbowych oraz wykroczeń skarbowych, a także ściganie ich sprawców,
- wykonywanie kontroli wywiązywania się podmiotów z obowiązków w zakresie podatku akcyzowego, podatku od gier, dopłat i opłat oraz opłaty paliwowej.

Organy ścigania – opierając się głównie na zapisach kodeksu cywilnego i prawa karnego; w postępowaniu przygotowawczym, w toku śledztwa (np. zgodnie z art. 308. § 1. k.p.k.), w granicach koniecznych dla zabezpieczenia śladów i dowodów przestępstwa przed ich utratą, zniekształceniem lub zniszczeniem – mogą w każdej sprawie, w wypadkach niecierpiących zwłoki (jeszcze przed wydaniem postanowienia o wszczęciu śledztwa lub dochodzenia) przeprowadzić w niezbędnym zakresie czynności procesowe, a zwłaszcza dokonać oględzin (w razie potrzeby z udziałem biegłego).

Organy ścigania, zależnie od dostępnych środków, zasięgają wiedzy specjalistów lub ww. instytucji (UOKiK oraz Służby Celnej), kierując się przepisami wymagającymi od nich stosowania rozwiązań najtańszych.

Podstawą wszystkich działań jest zabezpieczenie wiarygodnych dowodów popełnienia przestępstwa – poprzez zabezpieczenie śladów, późniejsze ich przebadanie, zinterpretowanie otrzymanych wyników i wysunięcie na tej podstawie istotnych dla dalszego postępowania wniosków.

Analiza problemu

Szerokie spektrum działalności organów kontrolnych i ścigania powoduje rozproszenie środków materiałowych i finansowych. Dodatkowo na początkowym etapie dochodzenia lub śledztwa trudno jest ocenić celowość zastosowanych środków, stąd zawsze podstawowym parametrem decydującym o wyborze instytucji zabezpieczającej ślady lub dokonującej oględzin jest „cena usługi”, a nie przygotowanie merytoryczne usługodawcy.

Częstym skutkiem takiego stanu rzeczy jest nienadążanie za dynamiką zmian szarej strefy rynku paliw. Mimo tego próbuje się zwiększać skuteczność w realizacji zadań, poprzez koncentrację sił i środków na obszarach obciążonych wysokim prawdopodobieństwem powstania naruszeń przepisów prawa. W miarę dostępnych środków podnoszony jest także poziom merytoryczny kadr w zakresie produktów naftowych oraz sposobu zabezpieczania materiału dowodowego przy wykrywaniu przestępstw paliwowych. Jednak często zdarza się, że „oszczędności finansowe” nie zezwalają na pełne stosowanie się do zaleceń przekazywanych na szkoleniach. Wybierany jest wówczas „złoty środek” – dający „jakiś” statystyczny obraz problemu i „jakąś skuteczność” działań.

Przegląd procedur zabezpieczania śladów przestępstwa (w tym próbek paliw) przez organy kontrolne pozwala wyodrębnić problemy wykonawcze i interpretacyjne, związane z postępowaniem przy kontroli i dalszych czynnościach w postępowaniu przygotowawczym czy procesowym (karnym). Od wielu lat zaobserwować można powtarzające się w toku postępowań problemy, spośród których należy wymienić kilka podstawowych, szczególnie mocno wpływających na wynik i celowość dalszych działań:

- zbyt małą ilość środków finansowych przeznaczonych na systemy kontroli jakości paliw oraz wynikające stąd ograniczenia w zakresie prowadzonych kontroli,
- niewielką ilość środków finansowych dostępnych na etapie postępowania przygotowawczego,
- brak wystarczającej wiedzy na temat sposobów zabezpieczania śladów (próbek paliw i ich składników) oraz wynikające stąd błędy merytoryczne przy pobieraniu próbek, a także błędne założenia przyjęte przy pobieraniu próbek lub wykonywaniu wstępnych oznaczeń,
- brak odtwarzalności wyników badań próbek (śladów), będący wynikiem przechowywania materiału dowodowego w nieodpowiednich warunkach,
- błędne przekonanie, że dotychczas stosowane procedury uwzględniają wszystkie możliwe przypadki i że są wystarczające do stosowania przy identyfikacji prób fałszowania paliw,

- zbyt duża bezwładność organów kontrolnych w przypadku reagowania na skargi użytkowników paliw.

Zbyt mała ilość środków finansowych przeznaczonych na systemy kontroli jakości paliw i na etapie postępowania przygotowawczego oraz wynikające stąd ograniczenia i problemy

Metodyka badań paliw zawarta w normach PN-EN 590 i PN-EN 228 obejmuje przebadanie kilkunastu parametrów jakościowych paliw.

W celu sklasyfikowania paliwa jako spełniającego wymagania powyższych norm należy przebadać wszystkie parametry jakościowe określone w normie. Ponadto należy uwzględnić, iż twórcy tych norm podczas opracowywania ich zapisów nie przewidywali, że w przyszłości do paliw dodawane będą substancje o silnie destrukcyjnym wpływie na właściwości paliw. Zakładano wówczas dobrą wolę wytwórców i rozpatrywano zapisy normy od strony technologii normalnego wytwarzania paliw w rafineriach, a nie od strony późniejszego ich fałszowania. Dlatego też niektóre z oznaczeń właściwości paliw „nie są odporne” na próby fałszowania (np. badanie korozyjne na miedzi, czy próba polowa na obecność znacznika i barwnika). W istniejącej sytuacji należy wprowadzać nowe, często niestandardowe metody oznaczeń. Określanie jakości paliwa czy produktu naftowego na podstawie szczątkowych informacji o nim jest przyczyną błędnej lub nieprawidłowej klasyfikacji produktu i może pełnić co najwyżej rolę zgrubnych badań przesiewowych, praktycznie nieskutecznych przy wykrywaniu bardziej finezyjnych przestępstw paliwowych. W warunkach oznaczenia paliwo zawierające niedozwolone składniki może zachować się w sposób odbiegający od paliw dobrej jakości, lecz prawidłowa klasyfikacja paliwa lub produktu może być niemożliwa, jeśli badanie będzie niekompletne. Jeżeli np. dla grupy przestępczej surowcem wyjściowym przy fałszowaniu paliwa będzie tzw. „olej napędowy do celów grzewczych” to najczęściej stosowane badania przesiewowe (badanie kilku parametrów spośród wymienionych w normach) będą nieskuteczne.

Brak wystarczającej wiedzy na temat sposobów zabezpieczania śladów próbek paliw i ich składników oraz wynikające stąd błędy merytoryczne przy pobieraniu próbek

Nieprawidłowości związane z poborem próbek lub błędne założenia wstępne mają istotny wpływ na wycią-

gane wnioski lub na wartość dowodową zabezpieczonych śladów. Najczęściej spotykanymi nieprawidłowościami są:

- niewłaściwy dobór pojemnika na próbki/ślady,
- niewłaściwe przygotowanie pojemnika na próbki,
- niewłaściwe zabezpieczenie pojemnika z próbka,
- niewłaściwe przygotowanie narzędzi do pobierania próbek lub użycie niewłaściwego narzędzia,
- nieodpowiednie napełnienie pojemnika z próbka,
- błędne wnioski, będące wynikiem zastosowania próby polowej na paliwie, które uprzednio poddano działaniu mocnego kwasu,
- pobranie próbki niereprezentatywnej,
- w wyniku braku właściwych szkoleń organy kontrolne nie mają świadomości, że stosowanie standardowych zabezpieczeń na zamkniętych stacjach, zbiornikach i dystrybutorach nie zabezpiecza przed ingerencją we wnętrze zaplombowanego zbiornika – i to bez naruszenia plomb.

***Brak odtwarzalności wyników badań próbek (śladów),
będący wynikiem przechowywania materiału dowodowego
w nieodpowiednich warunkach***

Skutkiem przechowywania materiału dowodowego, jakim są próbki paliw, w nieodpowiednich warunkach jest zmiana ich właściwości w czasie – wynikiem czego powstają dodatkowe rozbieżności pomiędzy badaniami tych próbek w różnych laboratoriach (w skrajnych przypadkach może dochodzić do zniszczenia próbek).

***Błędne przekonanie, że stosowane dotychczas procedury
uwzględniają wszystkie możliwe przypadki i że są
wystarczające do stosowania przy identyfikacji prób
fałszowania paliw***

Wyprodukowanie paliwa dobrej jakości nie gwarantuje, że w łańcuchu dystrybucji nie zostanie ono zanieczyszczone np. wodą, która w niesprzyjających warunkach może spowodować rozwarstwienie paliwa. Przy braku wiedzy i doświadczenia kontrolujących skutkuje to przedostawaniem się do mediów sensacyjnych wiadomości z cyklu: „znów fałszowano paliwo wodą” – ponieważ klient na stacji paliw zapłacił za paliwo, a zatankował pół zbiornika wody, zamiast paliwa. Jednocześnie pomija się mniej medialne zjawiska fałszowania paliwa poprzez rozcieńczanie go niskim akcyzowym lub tańszym produktem naftowym. Niestety w tym drugim przypadku należy mówić o dużych stratach Skarbu Państwa, środowiska naturalnego i klienta (w tej kolejności maleje wielkość strat). Powyższe, przy-

kładowe problemy są wynikiem braku wiedzy i środków finansowych, jakimi powinny dysponować służby kontrolujące. To właśnie z tej przyczyny, a także z powodu pozornych oszczędności na zleceniu niekompletnych badań przewidzianych w normie, czy też niezabezpieczenie dodatkowych 5 litrów paliwa (koszt 25÷100 PLN), sprawa karna pozbawiana jest podstawowych dowodów – pozwalających później jednoznacznie łączyć ze sobą „małe”, pozornie nieistotne „wątki paliwowe” – skutkiem czego sprawa ze względów formalnych musi zostać umorzona. Oczywiście istnienie systemu monitoringu jakości paliw w pewnym stopniu poprawiło stan jakości paliw sprzedawanych na stacjach, jednak nie zmniejszyło możliwości ich fałszowania. Spowodowało to natomiast niewątpliwie uszczelnienie szarej strefy i skierowanie jej oferty na wewnętrzny rynek odbiorców półhurtowych (firmy przewoźowe, wewnętrzne bazy oraz stacje paliw zakładów przemysłowych i firm zużywających duże ilości paliwa na własne potrzeby) – nie mających możliwości kontrolowania jakości paliwa poza stwierdzeniem, że pojazd jeździ lub ulega awarii. W tym przypadku stosowanie jedynie próby polowej jest niewystarczające dla określenia, które paliwo pochodzi z nielegalnego źródła. Możliwe jest też powstanie zafałszowanego obrazu jakości paliwa na rynku paliw, ponieważ nie ma środków na gruntowne przebadanie pobranych próbek, a reaguje się dopiero na skargi klienta, któremu samochód odmówił posłuszeństwa (istnieje bowiem taka możliwość, że klient tankował w różnych miejscach, gdzie sprzedawano paliwo złej jakości, a samochód mógł zepsuć się dopiero po pół roku użytkowania złego paliwa i to po zatankowaniu paliwa na całkiem innej stacji). Dlatego ważny jest ciągły rozwój metod badawczych i procedur – mających na celu zarówno ochronę paliw przed powtórny zanieczyszczeniem, jak i rozwój sposobów postępowania w sytuacjach spornych lub podejrzeń o złej jakości paliwa – opierających się nie tylko na kilku, czy kilkunastu standardowych badaniach, ale też na zabezpieczaniu wystarczającej ilości próbek (przewidując prawdopodobną potrzebę zużycia większej ilości materiału badawczego przynajmniej dla przypadków potencjalnie spornych lub dotyczących spraw karnych). Przy zabezpieczaniu materiału dowodowego należy mieć świadomość, że być może ostatni raz mamy możliwość zabezpieczenia nieograniczonej ilości materiału dowodowego – co następnego dnia może stać się niemożliwe, ponieważ towar ten może zostać sprzedany, skradziony, wymieniony, zanieczyszczony, rozcieńczony itp., i nie będzie już możliwości pozyskania jakiegokolwiek, nawet najmniejszej ilości reprezentatywnej próbki.

Jak zatem widać, wszystkie ww. elementy mogą nakładać się na siebie – czyniąc sprawę nierozwiązywalną pod względem prawnym (brak wystarczająco mocnych dowodów winy).

Zbyt duża bezwładność organów kontrolnych w przypadku reagowania na skargi użytkowników paliw

Ostatnim, choć bardzo istotnym problemem obserwowanym podczas działania organów kontrolnych jest praktyczna niemożliwość natychmiastowego reagowania na skargi klientów. Często od zgłoszenia do kontroli mija od kilku dni do kilku tygodni, co w efekcie daje czas na opróżnienie i wymianę zawartości zbiornika – przez prostą

sprzedaż paliwa. Dużo większą mobilność wykazują grupy przestępcze, których „serwis” jest w stanie w ciągu kilku godzin wymienić feralną zawartość zbiornika (o czym świadczą chociażby informacje i zeznania poszkodowanych). Po takiej wizycie „serwisu” tylko doświadczeni badacze – po przeprowadzeniu kosztownych badań – są w stanie udowodnić wystąpienie nielegalnych czynności lub paliw na stacji paliw. Przeprowadzenie dowodu (w postaci wizji lokalnej) po kilku miesiącach czy latach (już w wyniku zarządzenia sądu) jest często zbyt późne, badania kosztowne, a wnioski – w sferze domysłów, podczas gdy fachowe zabezpieczenie śladów i oględziny na miejscu przestępstwa mogłyby znacząco skrócić czas trwania sprawy i kilkudziesięciokrotnie obniżyć jej koszty.

Wnioski

Paliwa ciekłe są wieloskładnikowymi mieszaninami chemicznymi, o skomplikowanych interakcjach pomiędzy poszczególnymi składnikami.

Zawężanie zakresu badań jakościowych do jakiegoś określonego przez względy finansowe minimum nie sprzyja prawidłowej klasyfikacji jakościowej tych paliw i produktów.

Czasami kwota kilkuset złotych, wydana na pobranie dodatkowej próbki, pozwala zabezpieczyć istotne dowodowo ślady przestępstwa, które w innych warunkach (np. przy stosowaniu standardowych procedur) ulegają zatarciu.

Paliwo w łańcuchu dystrybucji jest wielokrotnie narażone na zanieczyszczenie i kontakt z substancjami, które w drastyczny sposób mogą wpływać na pogorszenie jego jakości. Mając to na uwadze, należy zabezpieczać jak największą pojemność próbki. Niewielka ilość zabezpieczonego materiału dowodowego, wraz z minimalistycznym podejściem do zakresu przebadanych parametrów jakościowych (w połączeniu z nieodpowiednim pojemnikiem na próbki), w wielu przypadkach może doprowadzić do umarzania spraw o fałszowanie paliw z powodów proceduralnych – w konsekwencji umożliwiając wprowadzanie na rynek sporej ilości paliw o nieodpowiedniej jakości.

Skutkiem nieodpowiedniego przechowywania próbek będących dowodami w sprawach karnych następuje zmiana właściwości chemicznych tych próbek w czasie,

wynikiem czego dla tych samych próbek mogą powstać duże rozbieżności pomiędzy wynikami badań otrzymanymi przez różne laboratoria – co czyni te opinie i same próbki dowodami nieprzydatnymi w sprawie.

Pomimo badania paliw w różnych miejscach łańcucha dystrybucji, brak koordynacji w czasie – zwłaszcza przy badaniu „krzyżowym” różnych podmiotów – pozwala na zacieranie śladów przestępstwa.

Przy prowadzeniu kontroli finansowej podejrzewanych o oszustwa firm handlujących paliwem, wiarygodne próbki paliw należy zabezpieczać równocześnie – unikając (przed pobraniem próbek paliwa) pozostawiania pod czyjąkolwiek opieką paliwa w zbiornikach stacji, czy w autocysternach.

Analizując na przestrzeni ostatnich 15 lat wzrost świadomości organów kontrolnych o znaczeniu parametrów jakościowych paliw, a także biorąc pod uwagę próby szkolenia personelu prowadzącego kontrolę jakości tych paliw, należy mieć nadzieję, że w miarę wzrostu świadomości organów kontrolnych – szczególnie ich organów kierowniczych – skuteczność wykrywania przestępstw w tej dziedzinie ulegnie poprawie.

Wzrost skuteczności działań kontrolnych i przede wszystkim wzrost prawidłowości zabezpieczania materiału dowodowego wpłynie na poprawę jakości paliw oferowanych na rynku, w którym swój udział ma także szara strefa – nieodłączny element każdej gospodarki.

Artykuł nadesłano do Redakcji 8.11.2010 r. Przyjęto do druku 9.11.2010 r.

Recenzent: prof. dr Michał Krasodowski

Literatura

- [1] Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz.U. z 2007 r. nr 50, poz. 331 ze zm.).
- [2] Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz.U. z 2006 nr 169, poz. 1200).
- [3] Ustawa z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz.U. nr 169, poz. 1199).
- [4] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 1 września 2009 r. w sprawie sposobu pobierania próbek paliw ciekłych i biopaliw ciekłych (Dz.U. z 2009 r. nr 147, poz. 1189).
- [5] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 19 maja 2009 r. w sprawie metod badania jakości sprężonego gazu ziemnego (CNG) (Dz.U. z 2009 r. nr 84, poz. 706).
- [6] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 22 stycznia 2009 r. w sprawie wymagań jakościowych dla biopaliw ciekłych (Dz.U. nr 18, poz. 98).
- [7] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 9 grudnia 2008 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz.U. nr 221, poz. 1441).
- [8] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 września 2007 r. w sprawie sposobu monitorowania jakości paliw ciekłych, biopaliw ciekłych, a także wzorów raportów dotyczących tych paliw oraz gazu skroplonego (LPG) i sprężonego gazu ziemnego (CNG) (Dz.U. z 2007 r. nr 189, poz. 1354).
- [9] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 6 lipca 2007 r. w sprawie sposobu oznakowania dystrybutorów zaopatrujących wybrane floty w biopaliwo ciekłe oraz zbiorników, w których magazynowane są biopaliwa ciekłe przeznaczone dla wybranych flot (Dz.U. z 2007 r. nr 128, poz. 896).
- [10] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 23 marca 2007 r. w sprawie metod badania jakości gazu skroplonego (LPG) (Dz.U. nr 59, poz. 399).
- [11] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 28 lutego 2007 r. w sprawie metod badania jakości biopaliw ciekłych (Dz.U. nr 44, poz. 281).
- [12] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 21 lutego 2007 r. w sprawie sposobu pobierania próbek lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. nr 41, poz. 261).
- [13] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 21 lutego 2007 r. w sprawie metod badania jakości lekkiego oleju opałowego, ciężkiego oleju opałowego oraz oleju do silników statków żeglugi śródlądowej (Dz.U. nr 41, poz. 262).
- [14] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 31 stycznia 2007 r. w sprawie sposobu pobierania próbek gazu skroplonego (LPG) (Dz.U. nr 44, poz. 279).
- [15] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 31 stycznia 2007 r. w sprawie sposobu pobierania próbek biopaliw ciekłych u rolników wytwarzających biopaliwa ciekłe na własny użytek (Dz.U. nr 24, poz. 150).
- [16] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 22 stycznia 2007 r. w sprawie wymagań jakościowych dla biopaliw ciekłych stosowanych w wybranych flotach oraz wytwarzanych przez rolników na własny użytek (Dz.U. nr 24, poz. 149).
- [17] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 4 stycznia 2007 r. w sprawie wymagań jakościowych dotyczących zawartości siarki dla olejów oraz rodzajów instalacji i warunków, w których będą stosowane ciężkie oleje opałowe (Dz.U. nr 4, poz. 30).
- [18] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 28 grudnia 2006 r. w sprawie wymagań jakościowych dla sprężonego gazu ziemnego (CNG) (Dz.U. nr 251, poz. 1850).
- [19] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 28 grudnia 2006 r. w sprawie wymagań jakościowych dla gazu skroplonego (LPG) (Dz.U. nr 251, poz. 1851).
- [20] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 3 listopada 2006 r. w sprawie metod badania jakości paliw ciekłych (Dz.U. nr 220, poz. 1606).
- [21] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z 8 września 2006 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz.U. nr 167, poz. 1185).
- [22] <http://www.mofnet.gov.pl/index.php?const=2&dzial=503&wysw=2&sub=sub3>
- [23] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (zm. Dz.U. z 2010 r. nr 197, poz. 1307; Dz.U. z 2010 r. nr 182, poz. 1228; Dz.U. z 2010 r. nr 125, poz. 842; Dz.U. z 2010 r. nr 122, poz. 826; Dz.U. z 2010 r. nr 106, poz. 669; Dz.U. z 2010 r. nr 98, poz. 626; Dz.U. z 2010 r. nr 7, poz. 46; Dz.U. z 2009 r. nr 206, poz. 1589; Dz.U. z 2009 r. nr 190, poz. 1474; Dz.U. z 2009 r. nr 178, poz. 1375; Dz.U. z 2009 r. nr 168, poz. 1323; Dz.U. z 2009 r. nr 144, poz. 1178; Dz.U. z 2009 r. nr 127, poz. 1051; Dz.U. z 2009 r. nr 85, poz. 716; Dz.U. z 2009 r. nr 28, poz. 171; Dz.U. z 2009 r. nr 20, poz. 104; Dz.U. z 2009 r. nr 8, poz. 39; Dz.U. z 2008 r. nr 237, poz. 1651; Dz.U. z 2008 r. nr 234, poz. 1571; Dz.U. z 2008 r. nr 225, poz. 1485; Dz.U. z 2008 r. nr 214, poz. 1344; Dz.U. z 2008 r. nr 208, poz. 1308; Dz.U. z 2008 r. nr 123, poz. 802; Dz.U. z 2008 r. nr 27, poz. 162; Dz.U. z 2007 r. nr 123, poz. 849; Dz.U. z 2007 r. nr 112, poz. 766; Dz.U. z 2007 r. nr 99, poz. 664; Dz.U. z 2007 r. nr 89, poz. 589; Dz.U. z 2007 r. nr 80, poz. 539; Dz.U. z 2007 r. nr 64, poz. 432; Dz.U. z 2007 r. nr 20, poz. 116; Dz.U. z 2006 r. nr 226, poz. 1648; Dz.U. z 2006 r. nr 226, poz. 1647; Dz.U. z 2006 r. nr 141, poz. 1009; Dz.U. z 2006 r. nr 104, poz. 711; Dz.U. z 2006 r. nr 104, poz. 708; Dz.U. z 2006 r. nr 95, poz. 659; Dz.U. z 2006 r. nr 66, poz. 467; Dz.U. z 2006 r. nr 15, poz. 118; Dz.U. z 2005 r. nr 178, poz. 1479; Dz.U. z 2005 r. nr 169, poz. 1416; Dz.U. z 2005 r. nr 163, poz. 1363; Dz.U. z 2005 r. nr 143, poz. 1203; Dz.U. z 2005 r. nr 10, poz. 70; Dz.U. z 2004 r. nr 240, poz. 2405; Dz.U. z 2004 r. nr 93, poz. 889; Dz.U. z 2004 r. nr 69, poz. 26; Dz.U. z 2003 r. nr 130, poz. 1188; Dz.U. z 2003 r. nr 111, poz. 1061; Dz.U. z 2003 r. nr 17, poz. 155; Dz.U. z 2002 r. nr 74, poz. 676; Dz.U. z 2001 r. nr 106, poz. 1149; Dz.U. z 2001 r. nr 98, poz. 1071; Dz.U. z 2000 r. nr 93, poz. 1027; Dz.U. z 2000 r. nr 73, poz. 852; Dz.U. z 2000 r. nr 62, poz. 717; Dz.U. z 2000 r. nr 50, poz. 580; Dz.U. z 1999 r. nr 83, poz. 931).
- [24] PN-EN ISO 3170 *Ciekłe produkty naftowe. Ręczne pobieranie próbek.*

Mgr inż. Bogusław HADUCH – starszy specjalista badawczo-techniczny, kierownik Biura Kontroli w Pionie Technologii Nafty INiG. Zajmuje się tematyką związaną z technologią produkcji i jakością paliw oraz bezpieczeństwem ich użytkowania. Od ponad 10 lat zajmuje się opracowywaniem bezpiecznych metod zabezpieczania wiarygodnych i reprezentatywnych próbek produktów naftowych oraz wykrywaniem metod i technologii fałszowania ciekłych paliw silnikowych.