



**PREZES**  
**URZĘDU OCHRONY**  
**KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**  
*TOMASZ CHRÓSTNY*

Warszawa, 25 czerwca 2020 r.

DIH-2.709.28.2020.CS

**DECYZJA DIH-2 NR 86/2020**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 ustawy z 19 września 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), w zw. z art. 5 ust 2 i art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (j.t. Dz. U. z 2019 r. poz. 1668, z późn. zm.)

**Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów**

po rozpatrzeniu odwołania z 9 kwietnia 2020 r. przedsiębiorcy „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie – od decyzji Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej z 30 marca 2020 r. Nr PU-5/2020, zarządzającej wycofanie z obrotu handlowego oleju napędowego w ilości 7926 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 1 oraz oleju napędowego w ilości 6621 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 2 na stacji paliw „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ w (...), przy (...), należącej do przedsiębiorcy „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, (...), zakupionego w firmie (...) za fakturą VAT nr 01527/2019/FS16 z dnia 31.08.2019 r., ze względu na interes konsumentów

**postanawia**

**uchylić zaskarżoną decyzję i umorzyć postępowanie pierwszej instancji**

**UZASADNIENIE**

Pismem z 9 kwietnia 2020 r., przedsiębiorca „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, wniósł odwołanie od decyzji Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej z 30 marca 2020 r. Nr PU-5/2020, zarządzającej wycofanie z obrotu handlowego oleju napędowego w ilości 7926 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 1 oraz oleju napędowego w ilości 6621 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 2 na stacji paliw „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ w (...), przy (...), należącej do przedsiębiorcy „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, zakupionego w firmie (...) za fakturą VAT nr 01527/2019/FS16 z dnia 31.08.2019 r., ze względu na interes konsumentów.

Pismem z 15 kwietnia 2020 r. Lubelski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej przekazał do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ww. odwołanie wraz z materiałami kontroli przeprowadzonej na stacji paliw w (...), przy (...), należącej do przedsiębiorcy „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie (dalej także: „Przedsiębiorca” lub „Strona”). W trakcie kontroli przeprowadzonej 11 lutego 2020 r. na ww. stacji paliw, inspektorzy reprezentujący Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej – według wskazania funkcjonariuszy Lubelskiego Urzędu Celno – Skarbowego w Białej Podlaskiej - pobrali do badań z partii liczącej 7926 litrów, znajdujących się w zbiorniku nr 1, próbki oleju napędowego, tj. próbkę numer 0259/20/5714 i próbkę kontrolną numer 5605/20/5714 w ilości 4 i 0,85 litra każda oraz z partii liczącej 6621 litrów, znajdujących się w zbiorniku nr 2, próbki oleju napędowego, tj. próbkę numer 0260/20/5714 i próbkę kontrolną numer 6369/20/5714 w ilości 4 i 0,85 litra każda, na podstawie protokołu pobrania próbek paliw nr 001685.

Następnie inspektorzy reprezentujący Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej, przekazali 12 lutego 2020 r. próbkę oleju napędowego nr 0259/20/5714 i próbkę kontrolną nr 5605/20/5714 oraz próbkę oleju napędowego nr 0260/20/5714 i próbkę kontrolną nr 6369/20/5714 do akredytowanego, niezależnego Laboratorium Instytutu Nafty i Gazu - Państwowego Instytutu Badawczego w Krakowie, według protokołu przyjęcia próbki do badania numer M/TA2/35/2020.

Badania laboratoryjne przeprowadzone przez akredytowane, niezależne Laboratorium Instytutu Nafty i Gazu - Państwowego Instytutu Badawczego w Krakowie (sprawozdanie z badań M/TA2/35/20) wykazały, że olej napędowy (o numerze próbki 0259/20/5714,

pobranej ze zbiornika nr 1, nie spełnia wymagań jakościowych określonych w obowiązującym w dniu kontroli § 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1680), zwanego dalej: „rozporządzeniem”, z uwagi na parametr temperatura zablokowania zimnego filtra CFPP (dla okresu zimowego, trwającego od dnia 16 listopada do końca lutego), którego wynik badania wyniósł  $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$ , przy wymaganiach jakościowych max.  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

Badania laboratoryjne przeprowadzone przez akredytowane, niezależne Laboratorium Instytutu Nafty i Gazu - Państwowego Instytutu Badawczego w Krakowie (sprawozdanie z badań M/TA2/35/20) wykazały, że olej napędowy (o numerze próbki 0260/20/5714, pobranej ze zbiornika nr 2, nie spełnia wymagań jakościowych określonych w obowiązującym w dniu kontroli § 1 pkt 2 rozporządzenia, z uwagi na parametry:

- stabilność oksydacyjna, którego wynik badania wyniósł 14,5 h, przy wymaganiach jakościowych min. 20 h,
- temperatura zablokowania zimnego filtra CFTP (dla okresu zimowego, trwającego od dnia 16 listopada do końca lutego), którego wynik badania wyniósł  $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$ , przy wymaganiach jakościowych max.  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

W trakcie kontroli przeprowadzonej 24 lutego 2020 r. na ww. stacji paliw, inspektorzy reprezentujący Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej, poinformowali Stronę o wynikach badań próbek oleju napędowego pobranych 11 lutego 2020 r. o numerze 0259/20/5714 i numerze 0260/20/5714, przekazali sprawozdania z badań nr M/TA2/35/20 oraz poinformowali o możliwości złożenia wniosku o badanie próbek kontrolnych, nr 5605/20/5714 i nr 6369/20/5714, pobranych w toku kontroli 11 lutego 2020 r., a także konieczności wpłaty zaliczki na poczet ich badania.

Strona nie skorzystała z możliwości złożenia wniosku o zbadanie próbek kontrolnych nr 5605/20/5714 i nr 6369/20/5714, pobranych w toku kontroli 11 lutego 2020 r., a tym samym wynik badania próbek nr 0259/20/5714 i nr 0260/20/5714 stały się ostateczne.

W piśmie z 26 lutego 2020 r. Przedsiębiorca złożył wyjaśnienia do protokołu z 24 lutego 2020 r.

W piśmie z 6 marca 2020 r. Lubelski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej ponownie poinformował Stronę o wynikach badań próbek 0259/20/5714 i nr 0260/20/5714, pobranych w toku kontroli 11 lutego 2020 r. oraz o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz żądań zgłoszonych w trakcie postępowania, składania wniosków dowodowych, a także do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy.

W trakcie kontroli przeprowadzonej 30 marca 2020 r. na ww. stacji paliw, Lubelski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej wydał decyzję Nr PU-5/2020, zarządzającą wycofanie z obrotu handlowego oleju napędowego w ilości 7926 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 1 oraz oleju napędowego w ilości 6621 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 2 na stacji paliw „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ w (...), przy (...), należącej do przedsiębiorcy „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, zakupionego w firmie (...) za fakturą VAT nr 01527/2019/FS16 z dnia 31.08.2019 r., ze względu na interes konsumentów.

Pismem z 9 kwietnia 2020 r., przedsiębiorca „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, wniósł odwołanie od decyzji Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej z 30 marca 2020 r. Nr PU-5/2020, zarządzającej wycofanie z obrotu handlowego oleju napędowego w ilości 7926 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 1 oraz oleju napędowego w ilości 6621 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 2 na stacji paliw „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ w (...), przy (...), należącej do przedsiębiorcy „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, zakupionego w firmie (...) za fakturą VAT nr 01527/2019/FS16 z dnia 31.08.2019 r., ze względu na interes konsumentów. Strona wniosła o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości i zarzuciła organowi I instancji nieadekwatność zastosowanego środka w postaci wycofania paliwa z obrotu, do stwierdzonych nieprawidłowości. W uzasadnieniu odwołania Przedsiębiorca podniósł, iż zakwestionowane paliwo znajdowało się od 4 września 2019 r. pod dozorem celnym. Spełniało ono tym samym wymagania jakościowe w zakresie parametru temperatura zablokowania zimnego filtra CFPP dla okresu letniego trwającego do 30 września, a tym samym nie mogło z oczywistych względów spełniać wymagań dla okresu zimowego trwającego od 16 listopada do końca lutego, gdy paliwo zostało pobrane do badań 11 lutego. Ponadto Przedsiębiorca podkreślił, iż kilkakrotnie zwracał się do organów celnych z wnioskiem o zwolnienie paliwa z dozoru celnego, jednakże wnioski te spotykały się z odmową.

Pismem z 15 kwietnia 2020 r. Lubelski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej przekazał do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ww. odwołanie wraz z materiałami kontroli przeprowadzonej na stacji paliw w (...), przy (...), należącej do

przedsiębiorcy „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie.

Pismem z 12 maja 2020 r. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, poinformował Stronę o prawie wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz żądań zgłoszonych w trakcie postępowania, składania wniosków dowodowych, a także do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy w siedzibie Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

**Rozpoznając odwołanie, Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił i stwierdził, co następuje.**

Mając na względzie całość zebranego w sprawie materiału dowodowego, na wstępie należy podkreślić, iż stosownie do postanowień art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw (Dz. U. z 2019 r., poz. 660, z późn. zm.), dalej: „ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw” – paliwa transportowane, magazynowane, wprowadzane do obrotu oraz gromadzone w stacjach zakładowych powinny spełniać wymagania jakościowe określone dla danego paliwa, ze względu na ochronę środowiska, wpływ na zdrowie ludzi oraz prawidłową pracę silników zamontowanych w pojazdach, ciągnikach rolniczych, a także maszynach nieporuszających się po drogach, a także w rekreacyjnych jednostkach pływających.

Badania laboratoryjne przeprowadzone przez akredytowane, niezależne Laboratorium Instytutu Nafty i Gazu - Państwowego Instytutu Badawczego w Krakowie (sprawozdanie z badań M/TA2/35/20) wykazały, że olej napędowy (o numerze próbki 0259/20/5714, pobranej ze zbiornika nr 1, nie spełnia wymagań jakościowych określonych w obowiązującym w dniu kontroli § 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1680), zwanego dalej: „rozporządzeniem”, z uwagi na parametr temperatura zablokowania zimnego filtra CFPP (dla okresu zimowego, trwającego od dnia 16 listopada do końca lutego), którego wynik badania wyniósł  $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$ , przy wymaganiach jakościowych max.  $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ .

Badania laboratoryjne przeprowadzone przez akredytowane, niezależne Laboratorium Instytutu Nafty i Gazu - Państwowego Instytutu Badawczego w Krakowie (sprawozdanie z badań M/TA2/35/20) wykazały, że olej napędowy (o numerze próbki 0260/20/5714,

pobranej ze zbiornika nr 2, nie spełnia wymagań jakościowych określonych w obowiązującym w dniu kontroli § 1 pkt 2 rozporządzenia, z uwagi na parametry:

- stabilność oksydacyjna, którego wynik badania wyniósł 14,5 h, przy wymaganiach jakościowych min. 20 h,
- temperatura zablokowania zimnego filtra CFPP (dla okresu zimowego, trwającego od dnia 16 listopada do końca lutego), którego wynik badania wyniósł -5 °C, przy wymaganiach jakościowych max. -20 °C.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw zabrania się transportowania, magazynowania, wprowadzania do obrotu oraz gromadzenia w stacjach zakładowych paliw ciekłych, jeżeli nie spełniają wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1 lub art. 6 ust. 3 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw.

W kontekście powyższego należy stwierdzić, iż wprowadzenie do obrotu oleju napędowego, niespełniającego wymagań jakościowych określonych w rozporządzeniu, stanowi naruszenie dyspozycji powołanych powyżej przepisów art. 3 ust. 1 i art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw.

Biorąc powyższe pod uwagę, Lubelski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej wydał decyzję z 30 marca 2020 r. Nr PU-5/2020, zarządzającą wycofanie z obrotu handlowego oleju napędowego w ilości 7926 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 1 oraz oleju napędowego w ilości 6621 litrów, znajdującego się w zbiorniku Nr 2 na stacji paliw „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ w (...), przy (...), należącej do przedsiębiorcy „VETA LOGISTIC” SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, zakupionego w firmie (...) za fakturą VAT nr 01527/2019/FS16 z dnia 31.08.2019 r., ze względu na interes konsumentów.

Podstawę prawną ww. decyzji stanowił art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (j.t. Dz. U. z 2019 r. poz. 1668, z późn. zm.) - dalej: „ustawa o Inspekcji Handlowej”. Zgodnie z tym przepisem, wojewódzki inspektor może zarządzić w toku kontroli, w drodze decyzji, m. in. wycofanie z obrotu produktów, jeżeli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo lub interes konsumentów albo interes gospodarczy państwa.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, iż wydanie decyzji wycofującej z obrotu produkt, jest możliwe o ile spełniona zostanie co najmniej jedna z dwóch przesłanek, a mianowicie ze względu na:

1/ bezpieczeństwo lub interes konsumentów;

2/ interes gospodarczy państwa.

Jak już wskazano powyżej, Lubelski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej zarządził wycofanie ww. paliwa z obrotu ze względu na interes konsumentów.

W ocenie Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, z naruszeniem interesu konsumentów mamy do czynienia w sytuacji, gdy tym konsumentom oferowane jest paliwo niewłaściwej jakości. Lubelski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej słusznie wskazuje, że używanie oleju napędowego niespełniającego wymagań jakościowych w zakresie parametru stabilność oksydacyjna może prowadzić do tworzenia się w paliwie różnego rodzaju osadów, żywic i kwasów. Powstałe produkty utleniania mogą uszkadzać pompy paliwowe, blokować filtry i przewody paliwowe. Osadzając się na końcówkach wtryskiwaczy, zaburzają one proces wtrysku paliwa. Kwaśne produkty utleniania przyczyniają się do degradowania elementów silnika, powodując zwiększoną korozję oraz szybkie niszczenie różnego rodzaju uszczelnień. Z kolei niedotrzymanie wymagań jakościowych w zakresie parametru temperatury zablokowania zimnego filtra CFPP powoduje pogarszanie się płynności oleju napędowego, a w miarę dalszego obniżania jego temperatury traci on płynność i nie może być doprowadzany do układu zasilania. Istota regulacji zawartej w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o Inspekcji Handlowej sprowadza się do tego, że wycofuje się z obrotu paliwo niewłaściwej jakości, które jest oferowane w sprzedaży konsumentom. Ponownie wypada zauważyć, iż z naruszeniem interesu konsumentów mamy do czynienia wówczas, gdy bezprawne działanie przedsiębiorcy dotyka pewnej grupy – w tym przypadku klientów stacji tankujących paliwo – zagrażając interesom każdego konsumenta będącego lub mogącego być kontrahentem przedsiębiorcy, co w praktyce oznaczałoby możliwość wystąpienia po stronie konsumenta szkody, na skutek użytkowania paliwa niewłaściwej jakości. Jak już podniesiono powyżej, niezgodny z wymaganiami parametr stabilność oksydacyjna może prowadzić do uszkodzenia pomp paliwowych, blokowania filtrów i przewodów paliwowych, zaś niezgodny z wymaganiami parametr temperatury zablokowania zimnego filtra CFPP powoduje pogarszanie się płynności oleju napędowego. W przypadku zatem, gdyby kontrolowane paliwo było oferowane konsumentom tj. mieli oni możliwość jego tankowania z dystrybutora do swoich pojazdów, rozważenie podjęcia działań

w oparciu o dyspozycję art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o Inspekcji Handlowej, byłoby jak najbardziej zasadne, gdyż badania laboratoryjne oleju napędowego pobranego ze zbiorników nr 1 i nr 2 nie pozostawiły wątpliwości, iż nie spełnia on wymagań jakościowych. Niemniej jednak w niniejszej sprawie, kontrolowany olej napędowy nie był w ogóle oferowany w sprzedaży konsumentom. Aby bowiem uznać, że doszło do naruszenia interesu konsumentów, muszą oni nabywać paliwo niewłaściwej jakości. Jak wynika natomiast z akt sprawy, od dnia 4 września 2019 r., kwestionowane paliwo znajdowało się pod dozorem celnym. W praktyce oznacza to, że na króćce wlewowe, pomiarowe oraz odmierzacz paliw zostały nałożone plomby zabezpieczające przez organ celny. Pobranie próbek w trakcie kontroli 11 lutego 2020 r. było możliwe dopiero po zdjęciu plomb (nałożonych 4 września 2019 r.) ze zbiorników nr 1 i 2 przez funkcjonariuszy celnych towarzyszących inspektorom reprezentującym Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej (karta nr 3 protokołu kontroli z 11 lutego 2020 r.). Po pobraniu próbek olej napędowy znajdujący się w zbiorniku nr 1 i 2 został ponownie zabezpieczony przez funkcjonariuszy celnych (karta nr 10 protokołu kontroli z 11 lutego 2020 r.). Sama kontrola paliwa znajdującego się w zaplombowanych zbiornikach, odbyła się z inicjatywy organów celnych, gdyż uprzednio przeprowadzona kontrola przez inspektorów reprezentujący Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej nie wykazała nieprawidłowości w zakresie paliwa oferowanego przez Przedsiębiorcę konsumentom (sprawozdanie z badań nr M/TA2/930/19 z 21 października 2019 r.).

Powyższe w jednoznaczny sposób wskazuje, że Przedsiębiorca w okresie od 4 września 2019 r. do dnia kontroli tj. 11 lutego 2020 r. i po jej zakończeniu nie mógł w jakikolwiek sposób dysponować olejem napędowym zgromadzonym w zbiornikach 1 i 2, w tym nie mógł oferować go do sprzedaży konsumentom. Tym samym w niniejszym przypadku nie mogło dojść do naruszenia interesu konsumentów, co stanowiło przesłankę wydania zaskarżonej decyzji.

W uzasadnieniu zaskarżonej decyzji, Lubelski Wojewódzki Inspektor Inspekcji Handlowej wskazuje przepisy art. 3 ust. 1 i art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw. Zgodnie z art. 3 ust. 1 tej ustawy – paliwa transportowane, magazynowane, wprowadzane do obrotu oraz gromadzone w stacjach zakładowych powinny spełniać wymagania jakościowe określone dla danego paliwa, ze względu na ochronę środowiska, wpływ na zdrowie ludzi oraz prawidłową pracę silników zamontowanych w pojazdach, ciągnikach rolniczych, a także maszynach nieporuszających się



po drogach, a także w rekreacyjnych jednostkach pływających. Obowiązek nieczynienia przedmiotem obrotu paliw ciekłych o parametrach jakościowych niezgodnych z parametrami określonymi obowiązującymi przepisami, jest obowiązkiem wynikającym z koncesji w rozumieniu art. 56 ust. 1 pkt 12 Prawa energetycznego, ponieważ zawiera wyraźnie sformułowany zakaz, a zatem obowiązek nieczynienia przedmiotem obrotu paliw ciekłych o parametrach jakościowych niezgodnych z parametrami określonymi obowiązującymi przepisami i wynikającymi z zawartych przez koncesjonariusza umów (por. wyrok SOKiK z dnia 18.06.2019 r., sygn. XVII AmE 258/17).

Z kolei art. 7 ust. 1 pkt 1 omawianej ustawy stanowi, iż zabrania się transportowania, magazynowania, wprowadzania do obrotu oraz gromadzenia w stacjach zakładowych paliw ciekłych niespełniających wymagań jakościowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 2 pkt 1 lub art. 6 ust. 3, tj. w przepisach rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1680). W ocenie Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, objęcie paliwa dozorem celnym przez uprawniony organ celny, oznacza w praktyce brak możliwości dysponowania tym paliwem przez Przedsiębiorcę. Nie może on bowiem tego paliwa np. wypompować i przetransportować, zmieszać z innym paliwem jak również oferować go do sprzedaży. Trudno byłoby także uznać, że zaplombowane przez organ celny paliwo jest przez Przedsiębiorcę magazynowane. Innymi słowy, objęcie danej partii paliwa dozorem celnym powoduje, że paliwu takiemu nie można przypisać statusu wprowadzanego do obrotu.

Biorąc powyższe pod uwagę, w ocenie Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Przedsiębiorca nie naruszył przepisów art. 3 ust. 1 i art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw.

W niniejszej sprawie nie sposób pominąć także kwestii samych wyników badań pobranych próbek oleju napędowego. Na wstępie po raz kolejny, należy zwrócić uwagę na fakt, iż paliwo zostało objęte dozorem celnym 4 września 2019 r. W kontekście parametru temperatura zablokowania zimnego filtra CFPP, trwał wówczas okres letni (od 16 kwietnia do 30 września), kiedy to parametr ten nie podlegał badaniu. Próbkę natomiast pobrano 11 lutego 2020 r., tj. w okresie zimowym (od dnia 16 listopada do końca lutego), kiedy to omawiany parametr jest już badany. Innymi słowy, paliwo które powinno spełniać kryteria jakościowe dla okresu letniego, poddano badaniom według kryteriów dla okresu zimowego. Z kolei jeśli chodzi o kwestionowany parametr – stabilność oksydacyjna, należy zwrócić

uwagę na fakt, iż – jak wspomniano już powyżej – kontrola przeprowadzona przez inspektorów reprezentujących Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej w październiku 2019 r. nie wykazała nieprawidłowości w zakresie paliwa oferowanego przez Przedsiębiorcę konsumentom. Badania laboratoryjne przeprowadzone przez akredytowane, niezależne Laboratorium Instytutu Nafty i Gazu - Państwowego Instytutu Badawczego w Krakowie (sprawozdanie z badań nr M/TA2/930/19 z 21 października 2019 r.) wykazało, iż paliwo spełnia wymagania jakościowe, w tym w zakresie parametru – stabilność oksydacyjna. W oleju napędowym pobranym w toku kontroli 11 lutego 2020 r. parametr ten nie spełniał wprawdzie wymagań jakościowych, jednakże jak już podkreślono powyżej, paliwo to nie było oferowane konsumentom do sprzedaży.

Konkludując należy stwierdzić, iż w niniejszym postępowaniu nie została spełniona przesłanka naruszenia interesów konsumentów, stanowiąca podstawę wydania zaskarżonej decyzji. Kwestionowany olej napędowy znajdował się pod dozorem celnym od 4 września 2019 r. co w konsekwencji powodowało, że Strona nie mogła w jakikolwiek sposób dysponować tym paliwem, w tym wprowadzać go do obrotu sprzedając konsumentom. Objęcie danej partii paliwa dozorem celnym powoduje, że paliwu takiemu nie można przypisać wprowadzanie do obrotu.

W kontekście powyższego, zaskarżoną decyzję Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektora Inspekcji Handlowej z 30 marca 2020 r. Nr PU-5/2020, należało uchylić i umorzyć postępowanie I instancji.

**Zważywszy na przedstawione okoliczności należało postanowić, jak w sentencji. Decyzja niniejsza jest ostateczna w trybie postępowania administracyjnego.**

### **Pouczenie**

1. Decyzja jest ostateczna w toku instancji. W terminie 30 dni od jej doręczenia stronie przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Skargę należy wnieść za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Pl. Powstańców Warszawy 1, 00-950 Warszawa.
2. Od skarg wszczynających postępowanie przed sądem administracyjnym od strony skarżącej pobierana jest opłata, tzw. wpis stały w wysokości 200 zł.
3. W przypadku wniesienia od niniejszej decyzji skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, strona ma możliwość ubiegania się o przyznanie prawa pomocy. Prawo pomocy może być przyznane stronie na wniosek złożony przed wszczęciem postępowania lub w toku postępowania sądoadministracyjnego.

Wniosek ten jest wolny od opłat sądowych. Wniosek o przyznanie prawa pomocy należy złożyć do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Prawo pomocy obejmuje zwolnienie od kosztów sądowych oraz ustanowienia adwokata, radcy prawnego, doradcy podatkowego lub rzecznika patentowego.

**Podstawa prawna pouczenia:**

art. 52 § 1, art. 53 § 1, art. 54 § 1, art. 230, art. 243 § 1, art. 244 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2019 r., poz. 2325); § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2003 r. Nr 221, poz. 2193 z późn. zm.).

Z upoważnienia  
Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji  
i Konsumentów  
*Anna Janiszewska*  
*Zastępca Dyrektora*  
*Departamentu Inspekcji Handlowej*  
*/podpisano elektronicznie/*