

POLSKA W EUROPEJSKIEJ „CHAMPIONS LEAGUE” WALKI Z PRZESTĘPCZOŚCIĄ PALIWOWĄ? [ANALIZA]

Dotychczasowe zmiany w przepisach prawa (tj. pakiet paliwowy i energetyczny) spowodowały, że samo otrzymanie koncesji jest znacznie trudniejsze, niż wcześniej. Jeszcze niedawno w internecie można było kupić gotową spółkę z koncesją na obrót paliwami płynnymi, za kwotę niewiele przekraczającą parę tysięcy złotych. Obecnie sprawa jest bardziej skomplikowana, nie wystarczy już samo złożenie wniosku wraz z kompletem dokumentów. To znacznie utrudnia funkcjonowanie tzw. szarej strefy, która blokowała dotychczas możliwości rozwojowe polskiego rynku paliw. Warto mieć jednak na uwadze, że walka nie została zakończona, zaś nieuczciwi przedsiębiorcy wymyślają kolejne sposoby na omijanie nowych regulacji.

Na etapie administracyjnej procedury otrzymania koncesji wymagana jest opinia Prezesa Agencji Rezerw Materiałowych, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Prokuratora Generalnego oraz Komendanta Głównego Policji. **Szanse na otrzymanie koncesji są bardzo małe, jeżeli dana firma: figuruje w bazie podmiotów szczególnych (BPS), przeciwko niej samej (lub członkom jej władz) toczą się postępowania podatkowe / karno-skarbowe, czy siedziba firmy znajduje się w tzw. wirtualnym office.** Wszystkie organy opiniujące, zgodnie z procedurą administracyjną, powinny wypowiedzieć się w ustawowym terminie 21 dni. Nie przedstawienie opinii w wyznaczonym terminie jest równoznaczne z wydaniem opinii pozytywnej. Wyznaczony czas jest na tyle długi, aby organy w sposób rzetelny sprawdziły wiarygodność podmiotu.

Pierwszy okres w procesie analizowania i wydawania nowych koncesji mamy już za sobą. Z całą pewnością można udowodnić tezę, że ustawodawca świadomie (bądź nie) doprowadził do sytuacji, w której już samo otrzymanie przez firmę koncesji można traktować, jako swego rodzaju sukces porównywalny do awansu drużyny piłkarskiej do ekstraklasy. Wszystkie firmy posiadające nowe koncesje, to jedna wielka ekstraklasa, w której wzajemny poziom zaufania (firma-firma, firma-organ państwowy, organ państwowy-firma) w porównaniu z latami poprzednimi stoi na wyraźnie wyższym poziomie. Zapewne jakieś mechanizmy na obejście tych zapisów zostaną wypracowywane, ale ustawodawca nie powinien pozostawać bierny, lecz na bieżąco kontrolować sytuację i odpowiednio reagować, zmieniając zarówno przepisy, jak i praktykę funkcjonowania nowych regulacji. **Z całą pewnością można powiedzieć, że obecnie koncesja nabrała wagi i mocy, a jej cofnięcie może zepchnąć każdą firmę, w tym jej właścicieli, na rynkowy margines życia gospodarczego związanego z obrotem paliw. Powrót do łask może okazać się trudniejszy niż się wydaje.**

Zobacz także: [Orlen: zarząd chce największej dywidendy w historii](#)

W najbliższych 2 - 3 latach należałoby pomyśleć nad wprowadzeniem instytucji „zaufanego podatnika”, który otrzymywałyby rzetelne firmy „grające w ekstraklasie”.

Przykładowym bonusem mogłoby być np. zwolnienie z 50% kwoty złożonych zabezpieczeń finansowych oraz „poluzowanie” części z obowiązujących restrykcji, związanych chociażby z funkcjonowaniem opisanego poniżej "systemu sent". Powyższe wynika przede wszystkim z faktu, że duża część rynku legalnego obrotu paliwami świadomie i pomocnie wobec ustawodawcy uczestniczy w obecnym procesie uszczelniania rynku paliw w nadziei, że znajdzie to swe odzwierciedlenie w poprawie rentowności funkcjonowania sektora, a także, że obecne utrudnienia w bieżącej operacyjno-finansowej realizacji funkcji biznesowych, związane z nowymi regulacjami, zostaną w przyszłości nieco złagodzone. **"Pakiet sent" leży na biurku prezydenta i wygląda na to, że od 1 maja zacznie on działać w całości, tzn. łącznie z całym systemem penalizacji.** W przedmiotowym projekcie ustawodawca próbował wprowadzić regulacje nadzoru przewozów towarów wrażliwych dla różnych produktów akcyzowych. Takie "combo" nie zawsze jest optymalne i wydaje się, że w przypadku rynku paliw, biorąc pod uwagę jego specyfikę, należałoby jednak zastanowić się nad swego rodzaju wyróżnieniem w ustawie paliw ciekłych - np. w postaci oddzielnych zapisów uwzględniających przedmiotową specyfikę.

Tym niemniej, obecny kształt "ustawy o sent" jest kolejnym dość skutecznym orężem w walce z szarą strefą. Ewentualne zmiany w ustawie można będzie wprowadzić najwcześniej po półrocznym okresie funkcjonowania "systemu sent", kiedy będziemy już w stanie zebrać odpowiednią ilość uwag i opinii, pochodzących bezpośrednio z rynku paliw.

I co na to szara strefa - pomysłowa jak zawsze? Pola manewru ma coraz mniej. Jednym z obecnych mechanizmów jej działań jest wprowadzanie do legalnego obrotu oleju napędowego przepompowanego do autocysterny „flotowej” z autocysterny, której udało się wjechać do Polski np. z olejem napędowym, który w dokumentach przewozowych widniał, jako smarowy. Autocysterna „flotowa” to nic innego, jak wóz, który posiada dokumenty handlowe z jednego z terminali paliwowych, gdzie w tym samym dniu lub kilka dni wcześniej, dokonał zgodnego z prawem załadunku oleju napędowego. **Moim zdaniem w przyszłości może dochodzić do podrabiania dokumentów, związanych z przemieszczeniami magazynowymi w ramach jednej firmy.**

Ogromnie wzrosło w Polsce zużycie oleju smarowego zwolnionego z akcyzy na podstawie przepisów unijnych. Wiele firm zaczęło go sprowadzać lub produkować na składach podatkowych (podstawowym „surowcem” do tej produkcji jest olej napędowy). Potem należy go sprzedać, albo co lepsze „wywieźć” do innego kraju unijnego lub „wyeksportować” poza obszar UE - a po drodze zlać do jakiegoś zbiornika lub stacji. W niektórych krajach koszt uzyskania potwierdzenia wywozu z UE jest całkiem niski. Można więc łączyć obie te metody. Kombinacji będzie z pewnością wiele. Aby temu przeciwdziałać **należałoby zastosować okresowy monitoring przepisów oraz praktyki, a gdy będzie to konieczne, wprowadzić w nich odpowiednie zmiany. Mocnym ciosem w szarą strefę było przystopowanie zwrotu VAT-u.** Znaleziono na to remedium - wytwórca oleju smarowego (skład podatkowy lub normalny producent) kupuje, jako zorganizowaną część przedsiębiorstwa, jakąś zdrową firmę produkcyjną, czy handlową sprzedającą z 23% VAT-em bez potrzeby występowania o jego zwrot, a nawet z możliwością jego zapłaty w wysokości 100.000 miesięcznie. Jest to dosyć trudne - wymaga dużych nakładów finansowych i dobrej organizacji - ale możliwe do wykonania.

Walka z szarą strefą paliwową w wykonaniu polskiego ustawodawcy na pierwszy rzut oka wydaje się toporna oraz ingerująca w obszar wolności gospodarczej, ale przynosi efekty widoczne w każdym nadchodzącym miesiącu. Byliśmy w unijnym ogniu walki z przestępczością paliwową, a teraz w krótkim czasie możemy być w czołówce, po raz kolejny używając terminologii piłkarskiej - w europejskiej „Champions League”. Generalnym rozwiązaniem lub skutecznym antidotum na szarą strefę byłoby wprowadzenie tzw. odwróconego VAT-u, ale na to nie ma i długo może nie być zgody politycznej wszystkich państw UE - dlatego obecne rozwiązania polskiego ustawodawcy są czymś w rodzaju pakietu zastępującego odwrócony VAT. Szacuje się, że w 2018 roku wszystkie dotychczas wprowadzone zmiany legislacyjne i regulacje dla rynku paliw ograniczą szarą

strefę paliwową do 2-5% rynku.

Zobacz także: [Eksperti: ceny paliw w Polsce mogą znacznie spaść](#)