

RZĄD WYPOWIEDZIAŁ WOJNĘ SZAREJ STREFIE W SEKTORZE PALIWOWYM [ANALIZA]

O potrzebie walki z szarą strefą w sektorze paliwowym mówiła i mówi każda siła polityczna. W 2014 roku wprowadzono koncesje OPZ i ich finansowe zabezpieczenie, ale mimo tego proceder nadal kwitł w najlepsze. Sytuacja zmieniła się dopiero po wprowadzeniu w sierpniu 2016 pakietu paliwowego – pisze Jarosław Kruk, radca prawny od ponad 15 lat prowadzi obsługę prawną wiodącej polskiej prywatnej firmy z sektora logistyki paliw płynnych.

Pakiet paliwowy zajął się następującymi kwestiami:

Zmiany w podatku VAT

Pierwsze istotne novum nastąpiło w deklarowaniu i zapłacie podatku od WNT paliwa silnikowego. Po 1 sierpnia 2016 zarówno podatnik, jak i płatnik mają obowiązek obliczyć i wpłacić VAT w terminie 5 dni od momentu wprowadzenia paliwa do kraju. Sama deklaracja ma być złożona przez płatnika w terminie do 5 dnia następującego po miesiącu, w którym powstał obowiązek zapłaty podatku.

Druga zmiana dotyczy sposobu wyliczania podstawy opodatkowania podatku VAT z tytułu WNT paliw silnikowych. Od tej pory w przytaczającej większości podstawa opodatkowania jest obliczana co dwa tygodnie na podstawie średnich cen paliw silnikowych udostępnionych w Biuletynie Informacji Publicznej Ministra Finansów. W konsekwencji oznacza to, że nie trzeba w obliczaniu podstawy opodatkowania uwzględniać elementów dodatkowych: podatków, opłat, kosztów dodatkowych.

Zmiany w PE

Zaostrzono również wymogi w zakresie uzyskania koncesji OPZ – od tej pory przedsiębiorca energetyczny musi m.in. dodatkowo prowadzić działalności na terenie RP, co najmniej w postaci oddziału, dokonać rejestracji między innymi jako podatnik podatku VAT, nie może posiadać zaległości podatkowych, musi posiadać własne możliwości zbiornikowe dla celów magazynowania zapasów obowiązkowych lub co najmniej zawrzeć umowę przedwstępną z podmiotami posiadającymi takie pojemności magazynowe, które zapewnią realizację obowiązku tworzenia i magazynowania rezerw obowiązkowych wynikających z dostaw na rynek krajowy paliw płynnych w ramach ich importu i dostaw WNT.

Zobacz także: [Rosyjsko-irańska gra naftowa. Jak zareaguje Trump? \[KOMENTARZ\]](#)

Zmiany w podatku akcyzowym

Możliwość świadczenia usług WNT paliw silnikowych została przewidziana wyłącznie na rzecz podmiotów mających siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium kraju lub podmiotów zagranicznych posiadających oddział z siedzibą na terytorium kraju. Wobec czego podmiot

prowadzący skład podatkowy/zarejestrowany odbiorca może dokonać WNT paliw silnikowych na rzecz innego podmiotu, pod warunkiem, że podmiot, na rzecz, którego nabywane są te paliwa, łącznie spełnia następujące warunki: posiada koncesję OPZ, jest właścicielem nabywanych paliw, posiada: siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium kraju i nabywa te paliwa na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium kraju, albo posiada oddział z siedzibą na terytorium kraju i nabywa te paliwa na potrzeby prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium kraju przez ten oddział i przekazuje podmiotowi prowadzącemu skład podatkowy numer identyfikacji podatkowej poprzedzony kodem PL - użyty na potrzeby podatku od towarów i usług przy przemieszczaniu na terytorium kraju paliw.

Po wprowadzeniu powyższych regulacji nastąpił gwałtowny wzrost w obrocie legalnego diesla o 30-35% liczony miesiąc do miesiąca (sierpień/lipiec). Należy przy tym zwrócić uwagę, że osoby i podmioty działające w szarej strefie, świadome wejścia w życie nowych regulacji poczynawszy od 1 sierpnia, sprowadziły w miesiącu lipcu dodatkowe ilości oleju napędowego, który stanowił swego rodzaju dodatkowy wolumen produktu zapewniający możliwość ciągłości zaopatrzenia swych odbiorców. Sytuacja ta pozwoliła na utrzymanie ciągłości dostaw paliw przez szarą strefę do około 12 sierpnia, co powoduje, że w ocenie wpływu przedmiotowej regulacji na rynek paliw mierzony wzrostem legalnych obrotów olejem napędowym w miesiącach sierpień/lipiec należy uwzględnić dodatkowy utracony w miesiącu sierpniu wzrost sprzedaży na poziomie około 8-10 %. W kolejnych miesiącach ubiegłego roku nastąpił spadek legalnej sprzedaży diesla. Wynikało to oczywiście z faktu adaptacji przez podmioty z obszaru szarej strefy do nowych zmienionych warunków prawnych. Główne kierunki działania tych podmiotów, zmierzające do wznowienia dostaw oleju napędowego na rynek paliw płynnych z ominięciem systemu podatkowego, to:

- a) Transport oleju napędowego w ramach sfałszowanych dokumentów przewozowych, w których olej napędowy figurował, jako olej na przykład smarowy, którego nie obejmował pakiet paliwowy.
- b) Dostarczanie oleju napędowego, jako komponentu do produkcji olejów technologicznych.

Z perspektywy czasu skuteczność pakietu paliwowego, w postaci redukcji szarej strefy w handlu dieslem, należy oceniać na poziomie około 40-55% sumarycznego, szacowanego obrotu oleju napędowego poza obszarem systemu podatkowego, jaki miał miejsce przed 1 sierpnia.

We wrześniu 2016 roku weszły w życie przepisy pakietu energetycznego polegające w skrócie na:

- Wprowadzeniu definicji paliw ciekłych - ustawa PE odwołała się do Rozporządzenia ME w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących, które weszło w życie w grudniu 2016,
- Nałożeniu na podmioty świadczące usługi magazynowania lub przeładunku paliw ciekłych obowiązku prowadzenia wykazu podmiotów, na których rzecz świadczą oni takie usługi. Przedsiębiorstwa energetyczne zajmujące się magazynowaniem, przeładunkiem, przesyłaniem lub dystrybucją paliw ciekłych mają od tej chwili prowadzić wykaz przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się wytwarzaniem, obrotem, w tym obrotem zagranicą paliwami ciekłymi, podmiotów przywożących i odbiorców końcowych paliw ciekłych, którym świadczone zostały usługi w ciągu ostatnich 12 miesięcy - odpowiednio magazynowania, przeładunku, przesyłania lub dystrybucji. Wykaz ten ma zawierać wiele informacji identyfikujących przedsiębiorstwo energetyczne, ale także informację o rodzajach paliw ciekłych będących przedmiotem usług, o posiadanych koncesjach lub o wpisie do rejestru podmiotów przywożących oraz informację o wpisie do rejestru zapasów interwencyjnych,

- Zaostrzeniu sankcji za naruszenie przepisów PE w tym np. za prowadzenie działalności bez wymaganej koncesji,
- Nałożeniu obowiązku aktualizacji posiadanych koncesji, a w niektórych przypadkach konieczności wystąpienia o nowe koncesje,
- Zwiększeniu wymagań wobec wnioskodawców ubiegających się o koncesję OPZ - rozszerzenie konieczności udzielenia informacji związanych z identyfikacją podmiotu,
- Wprowadzeniu nowego rodzaju koncesji- na przeładunek paliw ciekłych,
- Wprowadzeniu instytucji podmiotu przywożącego - czyli takiego, który samodzielnie lub za pośrednictwem innego podmiotu dokonuje przywozu paliw ciekłych na własne potrzeby w celu rozporządzania nimi przez jakąkolwiek czynność faktyczną lub prawną, dla której nie jest wymagana koncesja w związku z działalnością gospodarczą w zakresie obrotu paliwami ciekłymi,
- Eliminacji możliwości sprzedaży paliw ciekłych (poza przypadkami wskazanymi w ustawie) z wykorzystaniem stacji kontenerowych,
- Wprowadzeniu jawności rejestrów w celu zwiększeniu informacji o podmiotach rynkowych,
- Wzmocnieniu pozycji Prezesa URE, jako regulatora rynku paliw ciekłych,
- Rozszerzeniu katalogu podmiotów i organów, które prowadząc kontrole będą obowiązane do weryfikacji podstawowych obowiązków, wynikających z prawa energetycznego.

Efekty działania pakietu energetycznego, z racji dość krótkiego okresu jego obowiązywania, na obecnym etapie trudne są do oszacowania, ale z grubsza można zakładać, iż pakiet energetyczny zredukuje rynek obrotu paliw płynnych w szarej strefie o kolejne 10-15 %.

Kolejna zmiana legislacyjna to tzw. Pakiet „sent” (przewozowy) przewidujący:

- Nałożenie na 4 grupy podmiotów (podmiot wysyłający, podmiot odbierający, przewoźnik, kierujący środkiem transportu) obowiązków zgłoszeniowych i rejestracyjnych związanych z przewozem towarów wrażliwych: paliw silnikowych i im pochodnych, alkoholu etylowego skażonego, suszu tytoniowego. Obowiązek ten miałby być realizowany przez system monitorowania przewozu towarów przy wykorzystaniu środków technicznych takich jak Lokalizator (GPS) - w pojeździe i Elektroniczny Rejestr nadzoru nad towarami,
- W przypadku braku realizacji obowiązków dotyczących m.in. zgłoszenia przewozu towarów, uzupełniania zgłoszeń oraz aktualizacji danych w nich zawartych, na podmioty zaangażowane w przewóz towarów wrażliwych, będą nakładane kary pieniężnej, albo grzywny. Wysokość będzie uzależniona od rodzaju zaniedbania danego podmiotu oraz od jego roli w procesie przewozu.

Wejście w życie pakietu przewozowego planowane jest na połowę marca 2017 roku. Przepisy karne, kary dla kierowców i przewoźników, jako element całościowego wdrożenia pakietu energetycznego, mają wejść w życie od 1 maja. Wstępnie efektywność pakietu sent można oceniać na poziomie około 10-20% dalszej redukcji obrotów szarej strefy.

Regulacje dotyczące biokomponentów:

W dalszej kolejności „podatkowego porządkowania” polskiego rynku obrotu paliw pozostaje kwestia regulacji w zakresie obrotu biopaliwami, w tym fizycznego dodawania biokomponentów. W obecnej sytuacji na rynku cen ropy naftowej i produkowanego z niej diesla biokomponent kosztuje znacznie więcej, niż olej napędowy. W roku 2017 ustawodawca za pośrednictwem Urzędu Regulacji Energetyki wprowadził obowiązek fizycznego dodania biokomponentu do oleju napędowego w ilości min. 50%, natomiast w roku kolejnym (2018) już 100%. Dodatkowo rozliczanie się przed URE z obowiązku realizacji ustawy o biokomponentach przez podmioty gospodarcze w 2017 roku powinno nastąpić w okresie rocznym (faktycznie po jego zakończeniu). W 2018 rozliczenia te będą już realizowane w

okresach kwartalnych. Nie trudno sobie wyobrazić, że w obecnym roku nieuczciwy podmiot może wprowadzać na rynek obrotu paliwami olej napędowy wyłącznie w postaci tak zwanej B-0 to jest bez zawartości biokomponentu. Taki rodzaj oleju napędowego jest tańszy, ale co nie jest bez znaczenia, bardziej pożądany na rynku paliw, jako olej napędowy o lepszych parametrach jakościowych, niż ten sam olej napędowy z dodatkiem biokomponentu. Jeśli założyć, że taki podmiot wprowadzać będzie na rynek paliw duże ilości oleju napędowego bez bio, to w oczywisty sposób będzie posiadał rynkową przewagę cenowo – jakościową, co doprowadzić może wyeliminowania z rynku firm „legalnych”, które nie przetrwają do 2018 roku.

Zobacz także: [Lotos Jastrzębskiego: koncentracja na stabilnym rozwoju, korekta „globalnych” planów \[KOMENTARZ\]](#)

Regulacje dotyczące biokomponentów i biopaliw polegają w skrócie na konieczności zapewnienia pewnego minimalnego ich udziału. Ten minimalny udział biokomponentów i innych paliw odnawialnych, zużytych we wszystkich rodzajach transportu w ogólnej ilości paliw ciekłych i biopaliw ciekłych zużywanych w ciągu roku kalendarzowego, określono, jako tzw. Narodowy Cel Wskaźnikowy (NCW),

Nałożono również na wybrane podmioty, których wykaz jest jawny, obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Od 1 stycznia 2017 roku podmiot realizujący NCW realizuje obowiązek zapewnienia w danym roku, co najmniej minimalnego udziału biokomponentów i innych paliw odnawialnych, w co najmniej 50% za pomocą biokomponentów zawartych w paliwach ciekłych oraz zobowiązany jest to udokumentować. To czy ten wymóg zostanie spełniony przez podmiot realizujący NCW będzie mogło zostać skontrolowane przez Prezesa URE. Za brak wypełnienia powyższego obowiązku na podmiot realizujący NCW będzie mogła zostać nałożona kara pieniężna, której wysokość będzie zależać od stopnia niewywiązania się.

Podsumowanie działań wymierzonych w szarą strefę:

Podsumowując wprowadzenie wszystkich zmian dotyczących rynku obrotu paliwami należy z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że **sumaryczna redukcja rynku obrotu z pominięciem systemu podatków i obowiązków w zakresie wymogów związanych z obrotem paliwami, powinna zamknąć się liczbą na poziomie około 90-95%, co przetransferuje do legalnego rynku wolumen oleju napędowego na poziomie nawet 2,5 mln ton.** Vat i akcyza zawsze będą stanowiły łakomy kąsek, więc próbujący szybkiego zarobku zawsze się znajdą. Oczywiście oprócz zmian prawnych bardzo ważną rolę w walce z takiego rodzaju procederem odgrywają kwestie wykonawcze i praktyczne. **Zapewne za niedługo przekonamy się, jak wprowadzenie Krajowej Administracji Skarbowej odbije się na efektywności działań. To duża niewiadoma choć należy założyć, że obecne działania cechować będzie pewna ciągłość, co może zagwarantować stałe i wyższe dochody do budżetu narodowego z tytułu vat i akcyzy.** W tym miejscu należy mieć świadomość, że ostatnie lata, w których szara strefa w obrocie paliwami konstruowała swe piramidalne fortuny, wiązała się dla legalnego rynku z głębokim kryzysem rozwojowym.

Dla przykładu - logistyka paliw płynnych „cierpiała” od roku 2010 na swego rodzaju głęboką stagnację, zwłaszcza w obszarze całkowitego zaprzestania inwestycji i programów rozwojowych. Od tego czasu zbudowano w Polsce 6-10 zbiorników (o pojemności min 1000 m3), a jeśli uwzględnić coroczny wzrost PKB i co za tym idzie konsumpcji paliw płynnych, powinno zbudować się ich ponad 75. Dla zobrazowania sytuacji, taki typowy zbiornik w bazie paliwowej to zbiornik o pojemności min. 5 000 m3. Należy mieć nadzieję, że branżę logistyki paliw płynnych czeka już niedługo boom inwestycyjny, a to zawsze oznacza dodatkowe wpływy do budżetu w postaci vat, cit i pit.

Jarosław Kruk, radca prawny od ponad 15 lat prowadzi obsługę prawną wiodącej polskiej prywatnej firmy z sektora logistyki paliw płynnych.