



Warszawa, dnia 09 października 2020 r.

**SZEF KRAJOWEJ ADMINISTRACJI
SKARBOWEJ**

DZP1.K054.1.2020

Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o petycjach* (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), w związku z petycją ' z dnia 6 lipca 2020 r. nrL.dz. 42/2020/LW w sprawie niezwłocznego podjęcia prac legislacyjnych dotyczących wprowadzenia nadzoru nad punktami tankowania paliw ciekłych na potrzeby własne (tzw. stacji zakładowych) oraz uregulowania wymagań technicznych dla tzw. mikroinstalacji paliw ciekłych - wyjaśniam co następuje.

W przedmiotowej petycji skierowanej do Ministra Klimatu, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Ministra Infrastruktury oraz Ministra Rozwoju wskazano, że poza systemem nadzoru nad rykiem paliw ciekłych pozostaje nadal bardzo istotny obszar detalicznego rynku paliw ciekłych w Polsce, do którego zalicza się zakładowe stacje paliw ciekłych wykorzystywane do zaopatrywania się konsumentów w paliwa wyłącznie na ich potrzeby własne, w tym segment tzw. mikroinstalacji paliw ciekłych, czyli przenośnych zbiorników z wbudowaną instalacją tankowania różnych pojazdów o różnej pojemności (najczęściej do 5 m³). Zdaniem wnoszącego petycję, w wyniku braku nadzoru nad tymi obiektami, w tym obowiązku ich rejestracji w sposób podobny jak ma to miejsce w przypadku standardowych stacji paliw w ramach nadzoru sprawowanego przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (dalej: „Prezes URE”), nie są znane wiarygodne dane dotyczące tego segmentu rynku paliw w Polsce.

To, co zdaniem (dalej: ,) jest szczególnie istotne to fakt, że taki rodzaj obiektów służy do zaopatrywania w paliwa ciekłe, poza standardowymi pojazdami samochodowymi, także do różnego rodzaju maszyn nieporuszających



się po drogach, maszyn budowlanych, maszyn górniczych, a także jest masowo wykorzystywane do zaopatrywania pojazdów kolejowych w paliwo (identyfikuje się ponad 300 takich punktów tankowania lokomotyw olejem napędowym w Polsce zlokalizowanych na terenach lub przy terenach kolejowych). Ponadto wspomniane obiekty mogą być wykorzystywane do zaopatrywania statków powietrznych w paliwa lotnicze na 64 lotniskach cywilnych w Polsce (mniejsze lotniska użytku publicznego) oraz w ramach 435 lądowisk publicznych jak i prywatnych.

W ocenie wnoszącego petycję, brak nadzoru nad tym segmentem detalicznego rynku paliw ciekłych, przy ograniczonych możliwościach kontroli takich obiektów (często znajdują się one na terenach prywatnych z ograniczonym lub wyłączonym dostępem służb kontrolnych), rodzi różnego rodzaju ryzyka dla rynku paliw ciekłych. Do największych zagrożeń zaliczono m.in. wykorzystywanie wspomnianych obiektów do nielegalnego obrotu paliwami ciekłymi, wykorzystanie tego segmentu rynku do podaży paliw niespełniających wymagań jakościowych oraz dokonywanie oszustw podatkowych.

W związku z powyższym, zdaniem [] dla zapewnienia bezpieczeństwa i transparentności rynku paliw ciekłych w Polsce oraz dla zachowania zasad uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorcami paliwowymi, a także dla zapewnienia ochrony interesów konsumentów, konieczne jest podjęcie prac legislacyjnych w celu objęcia nadzorem Prezesa URE wspomnianych stacji zakładowych, w tym mikroinstalacji paliw ciekłych oraz wypracowanie wymagań technicznych dla tego rodzaju obiektów w Polsce.

Jako przykład rozwiązań legislacyjnych, które w ocenie wnoszącego petycję powinny być wdrożone w celu ustanowienia nadzoru Prezesa URE nad zakładowymi stacjami paliw ciekłych (w tym nad mikroinstalacjami paliw ciekłych) wskazano wprowadzenie obowiązku rejestracji przez Prezesa URE, w ramach prowadzonego obecnie jawnego rejestru infrastruktury paliw ciekłych, zakładowych stacji paliw, a także wprowadzenie procedur wymiany informacji o stacjach zakładowych pomiędzy Prezesem URE a innymi organami, w tym m.in. Szefem Krajowej Administracji Skarbowej.

Z kolei w odniesieniu do postulatu wypracowania wymagań technicznych dla mikroinstalacji paliw ciekłych, [] wskazała na konieczność uzupełnienia regulacji zawartych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1853).

Odnosząc się do postulatów zawartych w przedmiotowej petycji na wstępie trzeba zauważyć, że na gruncie obowiązujących przepisów, w tym w szczególności ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. *o Krajowej Administracji Skarbowej* (Dz. U z 2020 r. poz. 505, z późn. zm.) organy Krajowej Administracji Skarbowej mogą prowadzić kontrolę celno-skarbową w obszarze paliw jako wyrobów akcyzowych, w tym w zakresie realizacji obowiązku znakowania i barwienia wyrobów energetycznych, o którym mowa w art. 90 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. *o podatku akcyzowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 722), a także parametrów jakościowych, fizyko-chemicznych oraz tożsamości i jakości paliw silnikowych w celu ustalenia właściwej stawki podatku akcyzowego (art. 55 ust. 1 pkt 1 oraz art. 62 ust. 5 pkt 1 lit. b, pkt 7 i 10 ustawy *o Krajowej Administracji Skarbowej*). Należy przy tym podkreślić, że zgodnie z art. 59 ust. 1 oraz 62 ust. 5 tej ustawy kontrola działalności w ww. zakresie może być wykonywana w każdym miejscu na terytorium kraju i nie jest zawężona wyłącznie do podmiotów prowadzących działalność gospodarczą (art. 57).

Ponadto trzeba zauważyć, że w przypadku paliw lotniczych i paliw żeglugowych, zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie, obowiązuje system przemieszczania regulowany postanowieniami art. 32 ust. 3 ustawy *o podatku akcyzowym* przy spełnieniu warunków, o których mowa w art. 32 ust. 5-6b, 12 i 13 tej ustawy. Oznacza to, że przemieszczanie wspomnianych paliw odbywa się na podstawie dokumentów dostawy lub elektronicznego dokumentu e-DD, pomiędzy podmiotami upoważnionymi do wysyłki wyrobów lub ich odbioru do celów zwolnionych (w tym podmioty zarejestrowane w rozumieniu art. 16 ust. 1 ustawy *o podatku akcyzowym*).

Wobec powyższego należy uznać, że obecnie obowiązujące regulacje umożliwiają wykonanie kontroli celno-skarbowej zakładowych stacji paliw ciekłych oraz mikrostacji paliw ciekłych bez względu na ich lokalizację na terytorium kraju w zakresie prawidłowości znakowania i barwienia, ustalania właściwej stawki podatku akcyzowego oraz osiągnięcia celu zwolnienia od akcyzy, w rozumieniu przepisów ustawy *o podatku akcyzowym*. Kontrolowanym może być każdy, tj. osoba fizyczna, osoba prawna oraz jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej, jeżeli są obowiązane do przestrzegania przepisów prawa podatkowego.

Niezależnie od przedstawionej powyżej analizy obowiązujących przepisów w zakresie uprawnień kontrolnych przysługujących organom Krajowej Administracji Skarbowej, należy pozytywnie ocenić wszelkie działania, w tym zaproponowane w przedmiotowej petycji, mające na celu uszczelnienie systemu podatkowego oraz zapobieganie nieprawidłowościom w opodatkowaniu i obrocie wyrobami akcyzowymi. Niemniej odnosząc się do zaproponowanego w petycji

rozwiązania, polegającego na wprowadzeniu obowiązku rejestracji przez Prezesa URE, w ramach prowadzonego obecnie jawnego rejestru infrastruktury paliw ciekłych, zakładowych stacji paliw, należałoby rozważyć nowelizację art. 23r ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - *Prawo energetyczne* (Dz. U. z 2020 r. poz. 833, z późn. zm.). W przepisie tym wskazano zakres kompetencji kontrolnych Prezesa URE. Katalog ten, w przypadku uwzględnienia propozycji , będzie wymagał odpowiedniego uzupełnienia w zakresie obowiązku rejestracji stacji zakładowych oraz innych rodzajów infrastruktury paliw ciekłych.

W przypadku nowelizacji przepisu art. 23r ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - *Prawo energetyczne* (dalej: „*Prawo energetyczne*”), kontrolą będzie można objąć także wypełnianie obowiązków w zakresie rejestracji stacji zakładowych i spełniania wymogów prowadzenia takiej działalności. Dla zapewnienia jednolitości postępowania, przy postulowanej zmianie należy jednocześnie wskazać jako organ kontroli naczelnika urzędu celno-skarbowego w miejsce Szefa KAS. Można rozważyć rozszerzenie zakresu współpracy, wskazanych w omawianym art. 23r ust. 3 *Prawa energetycznego* podmiotów, o wymianę informacji w szerszym zakresie, nie tylko w toku postępowania kontrolnego lub wyjaśniającego na podstawie art. 23r ust. 5 *Prawa energetycznego*, jak również katalogu organów o Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Prezesa UOKiK i administrację morską.

Nie wydaje się zatem, aby zachodziła konieczność odpowiedniej zmiany przepisów ustawy *o Krajowej Administracji Skarbowej*. Niemniej należy mieć na względzie, by na ewentualne zwiększenie działań kontrolnych o zakładowe stacje paliw - z uwagi na, jak wskazano w petycji, znaczącą ich liczbę - wskazane i zabezpieczone zostały środki na poczet dodatkowych kosztów dla organów KAS.

Niezalenie od powyższego należy zaznaczyć, że przedstawione w petycji propozycje zmian legislacyjnych, dotyczące wprowadzenia nadzoru Prezesa URE nad stacjami zakładowymi oraz zmian w *rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie* pozostają poza właściwością Ministra Finansów.

Dodatkowo, odnosząc się prezentowanego w petycji postulatu wprowadzenia nadzoru nad rynkiem stacji zakładowych należy zauważyć, że w celu ograniczenia możliwości magazynowania i wprowadzania do obrotu paliw silnikowych niewiadomego pochodzenia, konieczne jest wprowadzenie przepisów regulujących monitorowanie stacji paliw i pozostałych miejsc,

w których wydawane są benzyny lub oleje napędowe (zakładowe stacje paliw ciekłych), tak by oprócz uregulowanych już przemieszczeń tych wyrobów akcyzowych można było także monitorować obrót tymi wyrobami. W związku z powyższym w resorcie finansów trwają prace nad projektem rozwiązań polegających na zapewnieniu bieżącego przekazywania danych o ilości dostarczanych do stacji paliw ciekłych benzyn i olejów napędowych oraz ilości paliw wydanych z poszczególnych dystrybutorów, co pozwoli na powiązanie i zbilansowanie ich przemieszczania z obrotem. Planowane jest aby monitorowaniu podlegało każde „wejście i wyjście” paliw silnikowych z baz magazynowych i ich dostarczenie do stacji paliw lub wolnostojących zbiorników przeznaczonych najczęściej do magazynowania paliw. Bieżąca analiza obrotu pozwoli na ograniczenie możliwości oferowania i wykorzystania paliw silnikowych niewiadomego pochodzenia. Identyfikacja wszystkich uczestników realizowanego łańcucha dostaw, w tym wykorzystania w produkcji, np. olejów smarowych z jednoczesnym przypisaniem ilości paliwa będącego przedmiotem transakcji zwiększy szczelność obrotu tymi wyrobami.

Po zakończeniu fazy uzgodnień wewnątrzresortowych projektowane przepisy, zgodnie z regułami procesu legislacyjnego, zostaną skierowane do uzgodnień i konsultacji społecznych.

Przedstawiając powyższe stanowisko uprzejmie informuję, że zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o petycjach*, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia
Szefa
Krajowej Administracji Skarbowej
DYREKTOR
Departamentu
Zwalczania Przemocności Ekonomicznej
-/-

Edward Komorowski
*podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym*