

, 21 lipca 2021 r.

Pani Magdalena Rzeczkowska – Sekretarz
Stanu
Szef Krajowej Administracji Skarbowej
Ministerstwo Finansów, Funduszy i Polityki
Regionalnej

Pan Jan Sarnowski – Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Finansów, Funduszy i Polityki
Regionalnej

Pan Michał Kurtyka
Minister Klimatu i Środowiska

Pan Tomasz Chróstny
Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji
i Konsumentów

PETYCJA
W SPRAWIE PODJĘCIA DZIAŁAŃ DOTYCZĄCYCH SYSTEMU MONITOROWANIA
I KONTROLOWANIA JAKOŚCI OLEJU NAPĘDOWEGO

zgodnie z art. 4 ust. 1
w związku z art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (tekst jednolity: Dz.U. z 2018 roku,
poz. 870) działając w interesie publicznym oraz członków zrzeszonych w organizacji

wnosi petycje

w sprawie podjęcia działań dotyczących systemu monitorowania i kontrolowania jakości oleju napędowego w zakresie przyjęcia rozporządzenia regulującego szczegółowe zasady kontroli jego jakości przez Inspekcję Handlową w zakresie obecności barwnika i znacznika akcyzowego lub innych substancji ropopochodnych oraz kwestii związanych z barwieniem i znakowaniem wynikających z treści rozporządzenia w sprawie znakowania i barwienia wyrobów energetycznych.

UZASADNIENIE

w związku z wejściem w życie
Ustawy z dnia 30 marca 2021 roku o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 roku, poz. 694) i przewidzianymi w niej zmianami dotyczącymi

systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw, chciałyby zwrócić Państwa uwagę na konieczność uruchomienia prac nad projektem rozporządzenia, które ma regulować kwestie kontroli przez Inspekcję Handlową jakości olejów napędowych na obecność zawartości barwnika i znacznika oraz innych wskazanych substancji, które mogą wpływać na jakość paliw i zmianę ich klasyfikacji (kodu CN).

Celem ustawy (w zakresie monitorowania i kontrolowania jakości paliw) było ustanowienie regulacji prawnych, służących uszczelnieniu systemu podatkowego w zakresie obrotu olejem napędowym z wykorzystaniem istniejących w systemie prawnym rozwiązań służących kontroli jakości paliw. Zmiana przewiduje, że Inspekcja Handlowa oprócz badania dotychczasowych wymagań jakościowych paliw, określanych przez ministra właściwego do spraw energii, będzie jednocześnie dokonywała badania próbki pobranych olejów napędowych w celu ustalenia, czy w oferowanych na stacjach paliwowych albo gromadzonych na stacjach zakładowych olejach napędowych nie znajdują się substancje stosowane do znakowania i barwienia olejów przeznaczonych na inne cele niż napędowe lub czy zawierają one substancje pozwalające zaklasyfikowanie je do innego kodu CN. Te poszerzone badania laboratoryjne będą miały na celu ujawnienie substancji, które mają wpływ na klasyfikację olejów napędowych albo jego przeznaczenie i tym samym prawidłowość uiszczenia od kontrolowanych towarów należnych Skarbowi Państwa podatków. Powyższa zmiana ma na celu wykorzystanie potencjału kontrolnego Inspekcji Handlowej również w zakresie zadań realizowanych przez organy Krajowej Administracji Skarbowej, w szczególności w zakresie zwalczania przestępstw w obszarze paliw silnikowych i ochrony interesów finansowych państwa. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości niezbędnym będzie podjęcie działań przez Krajową Administrację Skarbową po uzyskaniu informacji od Inspekcji Handlowej mających na celu wymiar podatku akcyzowego w należytym wysokości. Dzięki proponowanemu rozwiązaniu kontrola wykonywana przez Inspekcję Handlową, aktualnie wyłącznie w zakresie jakości tego wyrobu akcyzowego, będzie miała również wpływ na weryfikację prawidłowości poboru podatku akcyzowego od tego wyrobu.

Istotnym elementem powyżej opisywanych regulacji jest wprowadzenie delegacji ustawowej upoważniającej ministra właściwego do spraw finansów publicznych do określenia, w drodze rozporządzenia, metody badania obecności substancji stosowanej do znakowania i barwienia wyrobów energetycznych w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym w olejach napędowych oferowanych na stacjach paliwowych albo gromadzonych na stacjach zakładowych. To samo rozporządzenie ma także określić wykaz substancji, których występowanie w badanych próbkach olejów napędowych będzie mogło wpływać na zmianę klasyfikacji taryfowej tych olejów. Ujawnienie tego rodzaju substancji może wskazywać, że od skontrolowanego wyrobu akcyzowego nie uiszczono należnych podatków. W ramach procesu legislacyjnego ustawy dołączono także treść planowanego rozporządzenia.

W związku z tym w ramach generalnego postulatu możliwie szybkiego przyjęcia przedmiotowego rozporządzenia, chcielibyśmy przedstawić również nasze uwagi/wątpliwości co do treści projektu rozporządzenia w sprawie metod badania olejów napędowych oraz substancji, które mogą wpłynąć na zmianę klasyfikacji tych olejów, które zostaną zaadresowane podczas procedowania tego aktu wykonawczego:

- 1) **Metodologia badania na obecność substancji stosowanych do znakowania lub barwienia wyrobów energetycznych w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym oraz odwołanie się w rozporządzeniu do substancji stosowanych**

do barwienia wyrobów energetycznych.

W ocenie I zakresie substancji stosowanych do barwienia i znakowania musi zostać precyzyjnie określone, co oznacza „obecność” barwnika lub znacznika. Naszym zdaniem należy, wyraźnie wskazać w rozporządzeniu granicę, od której uważamy, że stwierdzono „obecność” tych substancji i wskazać w jego przepisach czy to będzie granica wykrywalności. W celu uniknięcia wątpliwości w praktyce to powinno być sprecyzowane z uwzględnieniem możliwości technicznych metod badawczych służących do oznaczania „obecności substancji”.

Norma PN-C-04426:2013-07 pkt. 4 mówi o zakresie pomiarowym $1,0 \div 15,0$ mg/l dla SY124 i SR19. Jeśli chodzi o propozycję przepisu w rozporządzeniu dotyczącym granicy wykrywalności i oznaczalności – to należy wziąć pod uwagę, że dla każdego laboratorium będzie ona inna (nawet gdybyśmy wyznaczyli granicę oznaczalności wg PN-C-04426:2013-07 – to istnieje duże prawdopodobieństwo, że w każdej Pracowni ta wartość będzie inna). Natomiast z zakresie oznaczania barwnika i znacznika wg. metody DIN 51430:2018-02 norma DIN nie podaje od jakiej granicy można oznaczać zawartość barwników. Zakres oznaczalności metody jest od 0,4 mg/l. Zakres wykrywalności danego aparatu może być przykładowo od wartości 0,14 mg/l.

Jednocześnie, w naszej ocenie, obecne precyzyjne odwołanie się w treści projektu rozporządzenia do konkretnych rodzajów barwników i znaczników wyrobów akcyzowych (olejów napędowych) rodzi ryzyko, iż w przypadku zmiany technologii barwienia i znakowania tych wyrobów na gruncie przepisów akcyzowych, co może mieć miejsce w przypadku postępu technologicznego w tym zakresie, będzie dochodzić do niespójności pomiędzy zasadami barwienia i znakowania wyrobów akcyzowych wynikających ze zmian w reżimie przepisów akcyzowych a kazuistycznymi zapisami projektu rozporządzenia. W związku z powyższym projekt rozporządzenia powinien naszym zdaniem odwoływać się do substancji stosowanych do barwienia wyrobów energetycznych w rozumieniu zawsze aktualnych i właściwych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 90 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 722 z późniejszymi zmianami), tj. odwoływać się zawsze do aktualnie obowiązującego rozporządzenia w zakresie znakowania i barwienia wyrobów energetycznych. Taka zmiana zapewni pełną spójność reżimu akcyzowego i systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw przez co ułatwi stosowanie tych przepisów, jeżeli ulegną zmianie substancje stosowane do barwienia wyrobów energetycznych, ale nie będzie to np. wpływać na zmianę metod badawczych. Dodatkowo w tym kontekście prosimy o uwzględnienie uwag opisanych w pkt. 3 niniejszego pisma.

2) Metodologia badania substancji, które mogą wpłynąć na zmianę ich klasyfikacji do właściwego kodu CN, o którym mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym.

Projekt rozporządzenia wskazuje w paragrafie 3 substancje, które mogą wpłynąć na zmianę kodu CN a w paragrafie 4 metody analityczne umożliwiające ich oznaczanie. W zakresie tych regulacji prawnych, w naszej ocenie, należy również wskazać kryteria stosowania tej listy, żeby ustabilizować sytuację prawną podatników i tym samym wyeliminować arbitralność w przypadku zakwestionowania klasyfikacji CN przyjętej przez podatnika, w szczególności arbitralność co do znanych z praktyki przypadków trudnych lub niejednoznacznych. W szczególności należy rozważyć przyjęcie rozwiązania zgodnie z którym projekt rozporządzenia powinien w sposób możliwie precyzyjny określać od jakich poziomów zawartości poszczególnych rodzajów substancji wskazanych w paragrafie 3 istnieje uzasadnione podejrzenie błędnie nadanego kodu CN dla kontrolowanego oleju napędowego, o którym Inspekcja Handlowa powinna informować Krajową

Administrację Skarbową w możliwym szybkim terminie. W przeciwnym razie brak określenia takiego trybu postępowania będzie rodzić ryzyko kwalifikacji przez Inspekcję Handlową jako naruszenia każdej stwierdzonej obecności substancji wskazanej w paragrafie 3 projektu rozporządzenia bez względu na to czy skutkuje to zmianą kodu CN paliwa czy nie powoduje to zmiany kodu CN oleju napędowego który dodatkowo będzie spełniał wszystkie wymagania jakościowe w rozumieniu przepisów jakościowych.

3) Rozszerzenie zakresu substancji barwiących wskazanych w treści rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 11 września 2019 roku w sprawie znakowania i barwienia wyrobów energetycznych.

W chwili obecnej na rynku producentów substancji znacząco - barwiących stosowanych do znakowania paliw zauważalnym trendem jest zastępowanie dotychczas funkcjonujących barwników nowymi rodzajami barwników. W szczególności zauważalnym jest brak możliwości nabycia barwnika Solvent Blue 35, który przez producentów zastępowany jest barwnikiem Solvent Blue 79. Przedmiotowy barwnik nie występuje w treści polskiego rozporządzenia w sprawie znakowania i barwienia wyrobów energetycznych.

W związku z powyższym pożądanym byłaby zmiana treści rozporządzenia poprzez dodanie w treści § 2 ust. 2 pkt 2 po „Solvent Blue 35 dodać „albo Solvent Blue 79” oraz odpowiednio dostosować § 2 ust. 3 pkt 2 poprzez nadania mu nowego brzmienia jak niżej:

„pkt 2, wyrób, do którego dodano znacznik w ilości nie mniejszej niż 6,0 mg/l, lecz nieprzekraczającej 9,0 mg/l znakowanego wyrobu, i barwnik Solvent Blue 35 albo Solvent Blue 79 w ilości nie mniejszej niż 6,0 mg/l barwionego wyrobu”

Solvent Blue 79 jest barwnikiem, który stanowi płynny odpowiednik barwnika Solvent Blue 35 i ma ten sam profil spektralny w badaniu zawartości w paliwach. W produkcji preparatów barwiąco-znakujących paliwa jest on jednak wygodniejszy i tańszy do zastosowania od Solvent Blue 35, dając tą samą gwarancję zabarwienia po dodaniu do paliwa w określonym stężeniu.

Mając na uwadze istotność przyjmowanych regulacji w zakresie ograniczania występowania nieprawidłowości na rynku paliw ciekłych, a także określenia jasnych reguł ich zastosowania, będziemy wdzięczni za wzięcie ich pod uwagę podczas procesu konsultacji publicznych rozporządzenia w sprawie metod badania olejów napędowych oraz substancji, które mogą wpłynąć na zmianę klasyfikacji tych olejów, a także wskazanych kwestii związanych z barwieniem i znakowaniem wynikających z treści rozporządzenia w sprawie znakowania i barwienia wyrobów energetycznych. i deklaruje chęć współpracy przy dalszych pracach nad tymi rozporządzeniami. Jednocześnie mamy nadzieję, że prace nad przedmiotowymi rozporządzeniami zostaną uruchomione jak najszybciej, żeby podmioty na rynku paliwowym, a także podmioty laboratoryjne mogły przygotować się do nowych regulacji.

Z wyrazami szacunku,