



Zagrożenia branży paliwowej.

Wrocław, maj 2018

Prawne próby eliminacji przestępczości w obrocie paliwami

- Ustawa z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy od podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw: mechanizm solidarnej odpowiedzialności nabywcy za zobowiązania podatkowe dostawcy. Jednocześnie wprowadzono mechanizm kaucji gwarancyjnej (200 tys. PLN – 3 mln PLN), której wpłacenie gwarantuje umieszczenie dostawcy w rejestrze MF, a co za tym idzie zwalnia nabywcę z solidarnej odpowiedzialności. W 2015 roku ustawę zmieniono, podnosząc wysokość kaucji minimalnej do 1 mln PLN, zaś maksymalnej do 10 mln PLN.
- W ramach ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o zmianie ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym oraz niektórych innych ustaw umieszczono zapisy w Prawie energetycznym, wprowadzające koncesję na obrót paliwami z zagranicą (OPZ), oraz koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych (WPC), których wydanie jest uwarunkowane złożeniem zabezpieczenia majątkowego w wysokości 10 mln PLN. Jednocześnie wprowadzono obowiązek rejestracji i uiszczania opłaty zapasowej przez podmioty, dokonujące produkcji i importu paliw do kraju.
- Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw nałożyła na podmioty prowadzące skład podatkowy nowe obowiązki związane z ustaleniem właściciela wyrobów akcyzowych oraz weryfikacją posiadania wymaganych koncesji przez podmioty, na rzecz których świadczone są usługi). Obowiązek weryfikacji przez S.C. posiadania koncesji przez podmiot sprawozdający. Przepisy te weszły w życie od 01.01.2016.
- Listopad 2014 – list ostrzegawczy Ministra Finansów i Ministra Gospodarki

Pakiet paliwowy, pakiet energetyczny i pakiet przewozowy

Akty prawne o zasadniczym znaczeniu dla walki z przestępczością w obrocie paliwami:

- Ustawa z dnia 7 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (*tzw. pakiet paliwowy*);
- Ustawa z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (*tzw. pakiet energetyczny*).

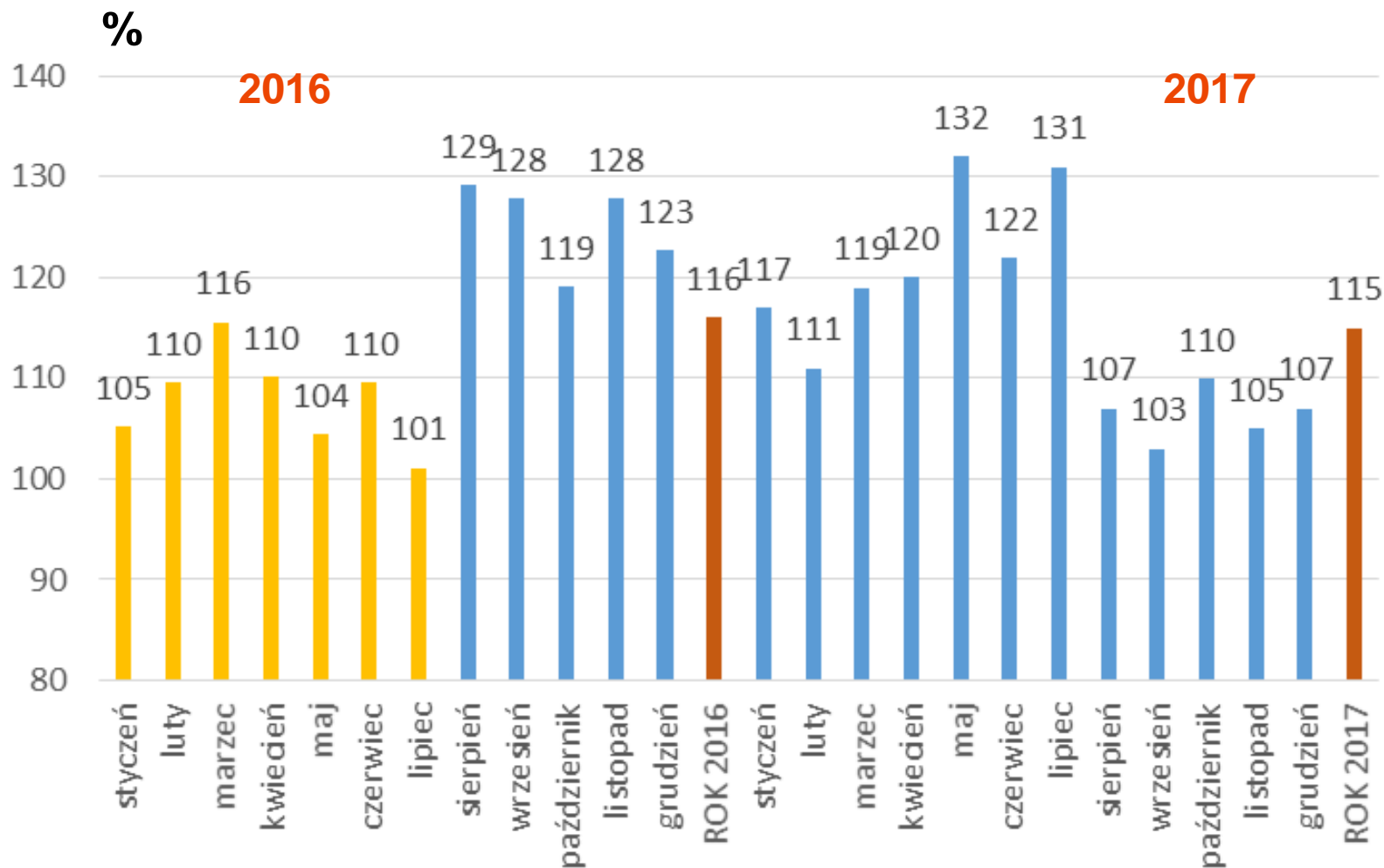
Pierwsze regulacje, łączące obowiązki dla podmiotów rynku paliw ciekłych wynikające z dotychczas funkcjonujących oddzielenie lub autonomicznie regulacji w zakresie:

- a) koncesjonowania paliw ciekłych
 - b) zapasów obowiązkowych oraz opłaty zapasowej
 - c) jakości paliw ciekłych
 - d) wytwarzania oraz handlu biopaliwami ciekłymi
 - e) wymagań akcyzowych, opłaty paliwowej oraz podatku VAT
-
- Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (*tzw. pakiet przewozowy*).

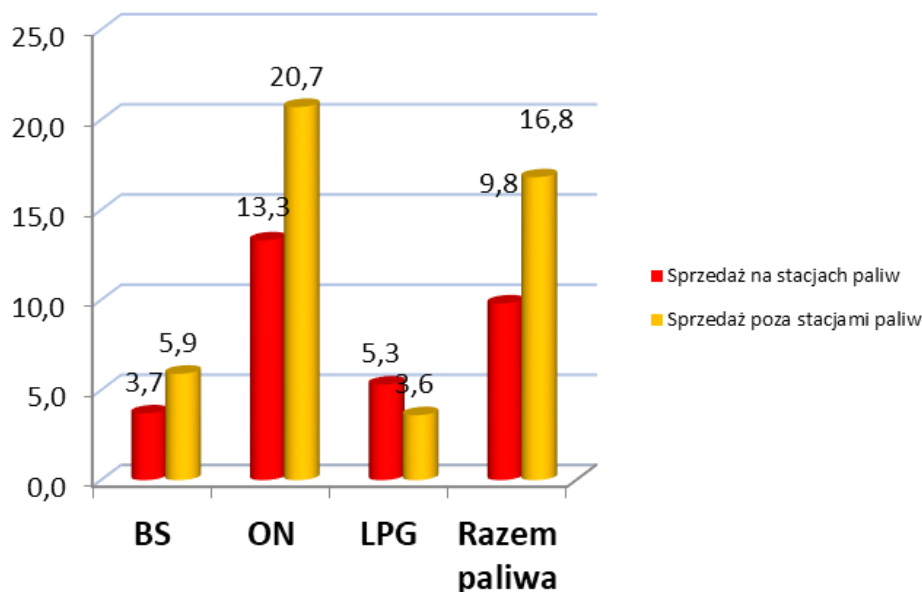
Zdecydowany wzrost kontroli drogowych przewozów towarów wrażliwych, w tym paliw.

- Zasadniczy wzrost *oficjalnej* konsumpcji w roku 2016 o 13%.
- Kontynuacja wzrostu *oficjalnej* konsumpcji paliw w roku 2017 o dalsze 11%.
- Wzrost wydań z krajowych baz paliwowych
- Zmniejszenie eksportu i zwiększenie oficjalnego importu paliw
- Istotne zmniejszenie ruchu polskich cystern na granicach
- Spadek liczby podmiotów, posiadających koncesję OPC i OPZ
 - Liczba koncesji OPC na wszystkie paliwa ciekłe – 6365
 - Liczba koncesji OPZ na wszystkie paliwa ciekłe – 41
 - Liczba podmiotów w wykazie NCW - 14
- Rola organów ścigania w eliminacji przestępczych podmiotów z rynku paliw - skuteczna i stała działalność służb kontrolnych, przystąpienie do rozliczania przestępstw z lat minionych
- W roku 2017 spadek liczby stacji paliw z 6800 do 6640.
- „Eksport” szarej strefy?

Wpływ pakietów na rynek - dynamika rynku ON w roku 2016 i 2017



Zmiany w oficjalnej sprzedaży paliw silnikowych w roku 2017 [%]



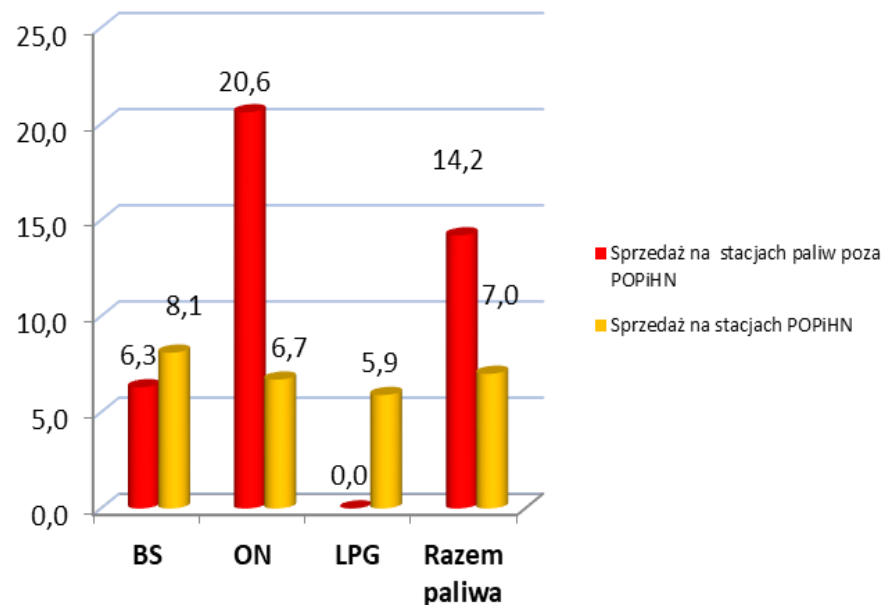
Rynek paliw silnikowych 2017

Ilość oficjalnie sprzedanego paliwa:

- na stacjach paliw: 25,8 mld litrów (+2,3 mld litrów)
- poza stacjami paliw: 4,4 mld litrów (+0,6 mld litrów)

Ilość oficjalnie sprzedanego paliwa:

- na stacjach POPiHN: 13,8 mld litrów (+0,9 mld litrów)
- na stacjach poza POPiHN: 12,1 mld litrów (+1,5 mld litrów)



Zauważone problemy

- Rynek nie jest do końca ustabilizowany – walka z szarą strefą trwa!
- Możliwe braki pojemności magazynowych pod zapasy interwencyjne
- Opóźnienia w zasileniu URE niezbędnymi środkami finansowymi
- Niewiarygodność danych, publikowanych przez URE na podstawie nowych przepisów (np. dane o wielkości produkcji i przywozu, lista podmiotów, zobowiązanych do realizacji NCW)
- Rozbudowana sprawozdawczość URE dla produktów paliwowych niebędących paliwami (np. oleje smarowe, dodatki, itp.) – problematyczny załącznik 1 do Sprawozdania ilości przywiezione wywiezione.
- Niespójność danych z systemu ZEFIR i Izby Administracji Skarbowej w Warszawie; rozejście trendu wzrostowego akcyzy i opłaty paliwowej
- Brak kompatybilności rejestrów infrastruktury (*rejestr IH; rozp. MliB ws. wzoru informacji o opłacie paliwowej*) – rejestry w wersji analogowej
- Brak kompleksowej analizy sytuacji w branży
- Rozbieżności definicji w poszczególnych aktach prawa.
- Brak niektórych kluczowych definicji z zakresu obrotu paliwami (np. definicji obrotu paliwami z zagranicą)

Nowe/stare mechanizmy szarej strefy

- Przywóz oleju napędowego w tzw. mauzerach – poza SENT
- Wykorzystywanie olejów smarowych do produkcji paliw ciekłych i blendowania
- Odbarwianie oleju opałowego
- „Lewa” działalność operacyjna w starych, jeszcze niedawno zamkniętych bazach paliw (inwestowanie w ich modernizację)
- Fikcyjny wywóz paliwa
- Problem z paliwem żeglugowym i lotniczym
- Omijanie obowiązku posiadania koncesji OPZ\OPC

- Wprowadzenie definicji obrotu paliwami ciekłymi, obrotu paliwami ciekłymi z zagranicą do prawa energetycznego celem wyeliminowania zjawiska omijania koncesji paliwowych
- Doprecyzowanie definicji wytwarzania paliw ciekłych w prawie energetycznym (barwienie i znakowanie olejów opałowych i innych paliw znakowanych akcyzowo)
- **PILNY przegląd i nowelizacja rozporządzenia ME „ws. kodów CN” dla rodzajów paliw ciekłych podlegających koncesjonowaniu między innymi w zakresie: olejów smarowych z grupy 3403, olejów napędowych do celów grzewczych, innych produktów**
- Zwiększenie wymogów formalnych dla możliwości rejestracji podmiotów przywożących i kontroli wniosków o wpis ze strony URE (instalacje magazynowe, lub umowy na zapasy obowiązkowe rejestracja oddziału w Polsce)
- Wprowadzenie obowiązku rejestracji **stacji zakładowych** do rejestru infrastruktury paliw ciekłych URE
- Rozszerzenie zakresu **solidarnej odpowiedzialności koncesyjnej** o:
 - a) Możliwość świadczenia usług wytwarzania paliw ciekłych tylko dla posiadaczy koncesji lub odbiorców końcowych paliw ciekłych
 - b) Zakaz zakupu usług wytwórczych paliw ciekłych i usług logistycznych od podmiotów nie posiadających wymaganych koncesji
 - c) Sprzedaż paliw tylko do infrastruktury paliw ciekłych zgłoszonej do URE
 - c) Zakaz sprzedaży\dotaw paliw do infrastruktury paliwowej nie spełniającej wymagań prawa

Propozycje POPiHN - 2

- Wprowadzenie odrębnej opłaty rocznej za fakt posiadania koncesji bez generowania przychodu z działalności koncesjonowanej (eliminacja „martwych koncesji”).
- Publikacja przez Prezesa URE listy koncesjonariuszy, którzy nie generują w dany roku przychodów z działalności koncesjonowanej
- Publikacja przez Prezesa URE listy koncesjonariuszy, którzy terminowo nie płacą opłat koncesyjnych (dłużników koncesyjnych)
- W ramach procedury koncesjonowania wprowadzenie mechanizmów wykluczających znaczną część przyszłych naruszeń prawa, w tym podatkowych. Mogą zostać wprowadzone następujące rozwiązania:
 - obowiązkowa, kompleksowa kontrola URE przed wydaniem decyzji w przedmiocie koncesji – cofnięcia koncesji na wniosek, ale także kontrola „prewencyjna” przed udzieleniem koncesji lub obowiązkowe kontrole okresowe o cofnięciu koncesji na wniosek w trakcie posiadania koncesji;
 - modyfikacja przepisów w celu stworzenia podstaw do weryfikowania wspólników/ akcjonariuszy/ założycieli spółek, na wzór tych dotyczących członków zarządów czy rad nadzorczych. Weryfikacja członków organów spółek nie jest wystarczająca, skoro do pełnienia tej roli powołuje się często tzw. słupy
 - realizacja NCW czy obowiązków z ustawy zapasowej nie są zabezpieczone sankcjami karnymi, w związku z tym podmiot, który założył spółkę nie realizującą tych obowiązków nigdy nie narazi się na odmowę udzielenia koncesji swojej kolejnej spółce.

Rozwiązania mogą być dwa: 1) maksymalne uszczelnienie procesu udzielania koncesji, w tym rozszerzenie przesłanek odmowy udzielenia koncesji, utrudnienie zakładania nowych spółek przez te same osoby; 2) wprowadzenie częstych, obowiązkowych, kompleksowych i efektywnych kontroli dla podmiotów nowych czy krótko funkcjonujących na rynku.

- **PILNA nowelizacja wszystkich rozporządzeń sprawozdawczych do pakietu energetycznego (dostosowanie wzorów sprawozdań do praktyki sprawozdawczej)**

- **Docelowo centralizacja\konsolidacja oraz digitalizacja procesów sprawozdawczych dla paliw ciekłych** i powołanie zespołu roboczego do tego zadania – powinna powstać jedna elektroniczna baza danych, z której korzystałyby różne organy nadzoru rynku paliw ciekłych i do której kierowane byłyby wszystkie sprawozdania z podmiotów sektora (komplet danych w jednym miejscu)

- **Długofalowo podjęcie prac nad kompleksową regulacją – Prawem naftowym:**
 - a) akt prawny dotyczący sektora paliwowego, obejmujący zasady regulacji rynku, systemu zapasów obowiązkowych, jakości paliw, itp., zawierający jednolite definicje;
 - b) koncentracja kompetencji nadzorczych w wybranym organie administracji jako kompleksowym regulatorze rynku paliw ciekłych

- Powołanie koordynatora działań międzyresortowych na poziomie pełnomocnika Prezesa Rady Ministrów lub zlecenie całości nadzoru jednemu resortowi/regulatorowi,
- Doskonalenie współpracy horyzontalnej pomiędzy różnymi organami kontroli,
- Uzupełnienie kompetencji kontrolnych w zakresie kontroli koncesji paliwowych, zgłoszenia infrastruktury paliwowej do URE także dla regulatorów sektorowych (UTK, ULC, Urzędy Morskie, Urzędy Żeglugi Śródlądowej) w zakresie dostaw paliw ciekłych na terenach kolejowych, lotnisk, portach morskich i śródlądowych
- Powołanie stałej platformy konsultacyjnej lub doradczej przy URE lub KAS aby wymieniać informacje o rynku paliw ciekłych - w tym pomiędzy administracją a przedsiębiorcami.
- Wzmocnienie finansowe i kadrowe URE.

- Zwiększenie ilości oraz komplementarności kontroli w oparciu o analizę ryzyka dostaw paliw ciekłych dla odbiorców o szczególnych warunkach zakupu, przechowywania oraz konsumpcji paliw ciekłych:
 - a) paliwo rolnicze (zwrot akcyzy, zbiorniki paliwowe, możliwość odsprzedaży bez koncesji)
 - b) sektor transportowy\budowlany (ewidencjonowanie stacji zakładowych, skuteczne karanie użycia oleju opałowego jako napędowego)
 - c) nadzór nad paliwem żeglugowym i paliwem lotniczym oraz paliwem dla pojazdów kolejowych

- Odwrócenie mechanizmu stosowania preferencyjnej stawki akcyzy dla LOO – opodatkowanie stawką podstawową jak dla ON z możliwością następczego zwrotu części podatku podmiotom zużywającym

- Prowadzenie akcji edukacyjno-informacyjnych dla uczestników rynku paliw ciekłych zwiększających świadomość obowiązków związanych z warunkami handlu, przechowywania i konsumpcji paliw ciekłych w Polsce

Zróżnicowane ryzyka przedsiębiorstw branży paliwowej

Szeroki zakres zagrożeń:

Począwszy od kontraktów dotyczących surowców (ropa, biokomponenty), poprzez cały szereg innych zamówień, zakup nieruchomości, skończywszy na parówkach do hot-dogów. Rozbudowany sponsoring.

Konieczna sprawna weryfikacja partnerów biznesowych

2 mechanizmy:

- a) kontrola biznesowa
- b) kodeksy etyczne

Wprowadzanie zautomatyzowanych systemów informatycznych, ograniczających ryzyko nadużyć:

- sprzedaż alkoholu na stacjach.
- wydawanie faktur na podstawie paragonów.
- brak dostępu pracowników na stacjach paliw do zbiorników z paliwem

Ryzyka związane z nieruchomościami – systemy procurement

Zróżnicowane ryzyka przedsiębiorstw branży paliwowej

Kodeks etyczny; podstawowe zasady: jak byś się czuł, gdyby o Twoim postępowaniu dowiedziały się Twoje dzieci, małżonek, przyjaciele? Czy masz sobie coś do zarzucenia?

- Wprowadzenie anonimowego telefonu (Open Talk) do zgłaszania naruszeń polityki korporacyjnej lub prawa. (bo czasami regulacje wewnętrzne są ostrzejsze, niż regulacje prawa ogólnie obowiązującego – vide polityka bezpieczeństwa na drodze);
- bribe vs. facilitation payment.
- ocena 360 stopni.

Uczmy się od innych – wręcz kopiujmy sprawdzone rozwiązania; brytyjska ustawa o ujawnianiu informacji w interesie publicznym (Public Interest Disclosure Act) – inne kompleksowe rozwiązania;

Dla SSP kwestia konfliktu między efektywnym zarządzaniem menadżerskim, a zarządzaniem politycznym. Lęk ekspertów przed wypowiedaniem opinii może grozić tym, że w sytuacji zagrożenia np. bezpieczeństwa również będą się bali zabrać głos.

Total – firma pod kontrolą państwa, ale zarządzana jak każdy biznes...

Ryzyka, związane z realizacją przez podmioty prawa handlowego, w tym spółki giełdowe, planów narzucanych przez czynnik polityczny (opłata drogowa, opłata emisyjna).

Poważne traktowanie kodeksów etyki i regulaminów wewnętrznych firm

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego

popihn@popihn.pl

www.popihn.pl