Warszawa, 26.03.2015

**GŁÓWNE PROBLEMY BRANŻY PALIWOWEJ W POLSCE**

1. **Przestępczość w obrocie paliwami**

Głównym problemem branży pozostaje przestępczość w obrocie paliwami, systematycznie rosnąca od roku 2011. Jak wynika z analiz firmy doradczej Ernst&Young, w roku 2013 nastąpił wzrost szacowanych wyłudzeń VAT w obrocie olejem napędowym do poziomu 18,6-24,2% rynku, a straty dla budżetu państwa tylko z tego tytułu mieściły się w przedziale od 4,3 do 5,8 mld PLN. Szacunki te nie uwzględniają innych paliw oraz innych rodzajów przestępstw, związanych z obrotem paliwami. Co gorsza, analiza danych za rok 2014 wskazuje na to, że problem ten nadal stanowi główne wyzwanie dla administracji państwowej oraz przedsiębiorców, działających z poszanowaniem prawa. Paliwa z polskich rafinerii wypierane są z rynku przez paliwa z szarej strefy. W konsekwencji ma miejsce wzrost eksportu polskiego paliwa i tym samym coraz większe uszczuplenie wpływów budżetowych państwa z tytułu należnych podatków od towarów sprzedawanych w kraju.

Głównym mechanizmem stosowanym przez przestępców pozostaje wyłudzanie VAT z wykorzystaniem schematu znikającego podmiotu. Na mniejszą skalę problem dotyczy paliw takich jak benzyna czy LPG, a także łamania przepisów o podatku akcyzowym, zapasach obowiązkowych czy też realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego. Ofiarami strefy wyłudzeń są też uczciwe przedsiębiorstwa, które tracą rynek, gdyż nie są w stanie konkurować cenowo z podmiotami działającymi z naruszeniem prawa.

Rok 2014 przyniósł znaczną intensyfikację działania organów ścigania i służb podatkowych, co jest w znacznym stopniu wynikiem podpisania 30 stycznia 2014 porozumienia Ministra Spraw Wewnętrznych, Ministra Finansów oraz Prokuratora Generalnego o współpracy w zakresie zwalczania przestępczości gospodarczej. Nastąpiła intensyfikacja działań kontrolnych, realizowanych przez kontrolę skarbową oraz Służbę Celną we współpracy z Policją, Inspekcją Transportu Drogowego i innymi służbami. Jednym z elementów nowej strategii były kompleksowe kontrole przeprowadzone w obszarach przygranicznych (w czerwcu, wrześniu i grudniu). W wyniku tych akcji wykryto wyłudzenia podatkowe szacowane na kwotę 450 mln PLN, wszczęto kontrole w 181 firmach, zabezpieczono majątek na kwotę ok. 100 mln. PLN. Jak wynika z informacji MF, w ciągu 3 kwartałów 2014 r. inspektorzy MF wykryli próby wyłudzenia podatków (VAT i akcyzy) w obrocie paliwami na prawie 2 mld PLN. W listopadzie 2014 r. opublikowany został „List ostrzegawczy” zwracający uwagę na zagrożenia występujące w obrocie paliwami ciekłymi.

W ramach działań, prowadzonych przez Ministerstwo Gospodarki, udało się doprowadzić (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) do wprowadzenia kaucji dla podmiotów, posiadających koncesje na obrót paliwami z zagranicą oraz koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, a także zmian w systemie zapasów obowiązkowych, mogących pomóc w zwalczaniu przestępczości gospodarczej. Ponadto w wyniku działań Urzędu Dozoru Technicznego z około 15% do około 4% spadła liczba stacji, działających mimo braku modernizacji zbiorników.

**Nasze stanowisko:**

W ocenie branży konieczne są dalsze zmiany prawa, gdyż niektóre z zastosowanych w ostatnim czasie rozwiązań – na przykład wprowadzenie odpowiedzialności solidarnej – mają ograniczony skutek i są niewystarczające do wyeliminowania przestępczości w obrocie paliwami. Wnioskujemy o rozważenie nowych rozwiązań prawnych, dotyczących *podatku od towarów i usług*, z wykorzystaniem doświadczeń innych państw na przykład wprowadzenie modelu podzielonej płatności (split- payment). Nie powinno mieć miejsca absolutne zwolnienie z odpowiedzialności solidarnej nawet przy złożeniu przez dany podmiot maksymalnej wysokości kaucji, a ochrona powinna być proporcjonalna do dostaw na rzecz danego nabywcy. Uregulowania wymaga odpowiedzialność osób fizycznych za obrót paliwami bez koncesji. Postulujemy wykluczenie możliwości korzystania z wirtualnych biur przy obrocie towarami wrażliwymi, a także wprowadzenie specjalnych procedur przetargowych przy zamówieniach publicznych na zakup paliwa.

Postulujemy stworzenie „platformy paliwowej” – rejestru przedsiębiorców branży paliwowej, czyli elektronicznej bazy danych, zawierającej informacje o podmiotach, działających w produkcji, logistyce i obrocie paliwami oraz o realizacji przez nie wszystkich związanych z tym obowiązków. **Obecnie rejestry i zbiory danych prowadzone przez różne instytucje (Ministerstwo Finansów, Agencja Rezerw Materiałowych, Urząd Dozoru Technicznego, Urząd Regulacji Energetyki, Inspekcja Handlowa, Państwowa Inspekcja Pracy, nadzór budowlany etc.) nie są ze sobą powiązane, ani też nie są kompatybilne. Same dane poszczególnych instytucji nadzoru odnośnie do liczby stacji paliw zawierają znaczne rozbieżności. Podczas prac nad nowelizacją ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw w 2014 roku POPiHN proponowała wprowadzenie obowiązku samorejestracji podmiotów, prowadzących stacje paliw, w systemie, który miał zostać usytuowany przy Inspekcji Handlowej. Niestety, nasza propozycja nie spotkała się wówczas ze zrozumieniem.**

**Proponowane przez nas rozwiązanie służyłoby zarówno służbom kontrolnym, jak też przedsiębiorcom i konsumentom. Mogłoby ono mieć konstrukcję trzystopniową:**

1. dostęp dla służb ścigania, podległych MF i MSW (dane wrażliwe, np. dotyczące rozliczeń podatkowych);
2. dostęp dla innych organów kontrolnych (URE, ARM, UDT, IH, nadzór budowlany, PIP, Straż Pożarna etc.);
3. otwarty dostęp dla przedsiębiorców i klientów (ogólnodostępne dane dotyczące np. posiadania koncesji na obrót paliwami ciekłymi przez właściciela stacji, dopuszczenie urządzeń stacji przez UDT, etc.)

**Obecna sytuacja braku zgodności danych i publicznej dostępności chociaż części z nich stanowi element przyczyniający się do dalszego rozwoju przestępczości w obrocie paliwami.**

1. **Zapasy obowiązkowe**

Wraz z przyjęciem 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, dobiegły końca prace nad przyjęciem do polskiego systemu prawa zapisów Dyrektywy 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 roku w kwestii systemu zapasów obowiązkowych. Częściowo zastąpiono obowiązek utrzymywania zapasów obowiązkowych przez przedsiębiorców obowiązkiem uiszczenia opłaty zapasowej przeznaczonej na utrzymywanie zapasów przez instytucję państwową (Agencję Rezerw Materiałowych). Do końca roku 2017 obowiązek nałożony dotychczas na podmioty zobligowane do odkładania zapasów ma ulec obniżeniu o 30%. (z 76 do 53 dni). Nowelizując przepisy wykonawcze uporządkowano kwestie związane z określeniem produktów, które podlegają obowiązkowi odkładania zapasów oraz określono w jakiej formie zapasy mogą być przechowywane. Przygotowano zapisy określające sposób wyliczania i wykonywania odliczeń przy naliczaniu opłaty zapasowej z zastosowaniem obowiązującej stawki tejże opłaty. Powołano Radę Konsultacyjną ds. Zapasów Interwencyjnych, będącą ciałem doradczym skupiającym przedstawicieli sektora, która ma pełnić funkcje konsultacyjne w procesie wdrażania nowego prawa. Branża od wielu lat wnioskowała o jak najszybsze i najpełniejsze wdrożenie zmian w systemie zapasów obowiązkowych. Rozwiązania te stanowią krok w dobrym kierunku, ale nie do końca spełniają oczekiwania branży.

**Nasze stanowisko:**

Branża oczekuje podjęcia prac nad całościową zmianą systemu zapasów obowiązkowych m.in. poprzez wprowadzenie jednolitej (na poziomie krajowym i podmiotów gospodarczych) metodologii wyliczenia zapasów obowiązkowych w ramach kompleksowej regulacji rynku paliwowego w Polsce, wraz z dalszą reformą na rzecz wprowadzenia pełnego systemu agencyjnego.

POPiHN wnioskuje również o podjęcie działań mających na celu zawarcie umów bilateralnych z państwami ościennymi, umożliwiających wzajemne utrzymywanie zapasów obowiązkowych za granicą (podmiotów zagranicznych na terenie Polski, podmiotów polskich za granicą). Obecnie obowiązujące przepisy ustawy wobec braku umów bilateralnych są zapisami martwymi. Konieczne jest kontrolowanie wysokości stawki opłaty zapasowej i jej dostosowanie do warunków rynkowych, a także analiza przez Ministerstwo Gospodarki oraz Agencję Rezerw Materiałowych skutków przyjętych regulacji.

Ponadto zdaniem organizacji  przepisy regulujące system zapasów interwencyjnych ropy i paliw powinny zostać uzupełnione o postanowienia, określające zasady działania krajowego systemu logistyki paliwowej (magazyny, rurociągi przesyłowe, terminale przeładunkowe)  w sytuacji wystąpienia zakłóceń na rynku naftowym, w tym określające zasady wydawania przez  przedsiębiorców logistycznych  zapasów interwencyjnych na rynek oraz współpracy tych przedsiębiorców w zakresie optymalnego wykorzystania współpracującej ze sobą infrastruktury logistycznej.

1. **Regulacje podatkowe**

Regulacje podatkowe stanowią od lat jeden z głównych problemów branży. Odnotowujemy jednak większą otwartość Ministerstwa Finansów na kontakty z przedstawicielami branży, w tym w zakresie konsultacji przepisów o VAT oraz przepisów technicznych, związanych z podatkiem akcyzowym. Na rok 2015 zaplanowane jest przyjęcie szeregu zmian w przepisach, zarówno dotyczących VAT, CIT, jak też akcyzy – w dużym stopniu w oparciu o rekomendacje zawarte w pakietach deregulacyjnych, a także wypracowane przez Radę Podatkową przy Ministrze Finansów.

Problemem pozostaje znaczny udział obciążeń podatkowych w cenie paliw, przekraczający minimalny poziom, określony przez przepisy unijne. W 2015 roku wysokość podatku akcyzowego dla benzyn i oleju napędowego pozostaje powyżej minimum unijnego, określonego na podstawie kursu euro z 1 października 2014. Obniżka wpływów do budżetu z tego tytułu mogłaby zostać zniwelowana poprzez efektywniejsze zwalczanie szarej strefy, a także pobudzenie popytu na paliwa. Ustalenie podatku akcyzowego na poziomie minimum UE pozwoliłoby na obniżkę detalicznej ceny benzyny o 21 gr/litr, zaś oleju napędowego o 10 gr/litr.

**Nasze stanowisko:**

Mamy nadzieję na przyjęcie jak największej liczby postulatów branży w procesie legislacyjnym. Liczymy na kontynuację konstruktywnego dialogu administracji z przemysłem, dzięki któremu możliwe będzie przyjęcie rozwiązań akceptowanych przez obie strony, a nie powodujących spadku wpływów do budżetu.

W szczególności liczymy na zmiany w EMCS w zakresie jednostki referencyjnej w e-AD w przypadku bioetanolu, podjęcie prac nad określeniem w drodze rozporządzenia dopuszczalnych ubytków paliw ciekłych w sposób analogiczny do wyrobów węglowych, wprowadzenie instytucji zezwoleń warunkowych, wprowadzenie instytucji promesy (zobowiązania organu podatkowego do wydania decyzji po dopełnieniu przez zainteresowany podmiot odpowiednich formalności). Oczekujemy konstruktywnego dialogu w zakresie rozwiązań, poprawiających jakość prawa podatkowego.

1. **Oleje i smary: wprowadzenie jednolitej stawki „zero” podatku akcyzowego w Polsce i w całej UE**

Od lat branża zwraca uwagę na to, że utrzymywanie w Polsce akcyzy na oleje smarowe obniża konkurencyjność sektora, zarazem sprzyjając rozwojowi szarej strefy w obrocie detalicznym i hurtowym olejami smarowymi. Akcyza zakłóca równość podmiotów wprowadzających oleje na rynek, zwiększając koszty funkcjonowania działających zgodnie z prawem przedsiębiorców, co przekłada się na spadek ich konkurencyjności i wyższe ceny produktów. Ponadto, jeżeli akcyza i wszelkie z nią związane dodatkowe koszty nie występują w innych krajach UE, to jej zastosowanie w Polsce stanowi formę dodatkowych i nieuzasadnionych ograniczeń dla działających w kraju podmiotów oraz dla końcowych odbiorców tych produktów.

Zawieszenie prac nad rewizją Dyrektywy Energetycznej (ETD) oznacza, iż w najbliższym czasie utrzymane zostanie status quo jeśli chodzi o dowolność stosowania EMCS przez poszczególne kraje członkowskie Unii. Sytuację taką uznajemy za skrajnie niekorzystną dla polskiego rynku olejów smarowych: z jednej strony utrzymana zostanie dyskryminacja podmiotów prowadzących obrót olejami w Polsce, gdyż oleje smarowe nie są objęte akcyzą w większości krajów UE, co daje znaczącą przewagę konkurencyjną i kosztową podmiotom działającym poza Polską. Z drugiej strony, pomimo dyskryminujących obciążeń, krajowy rynek nie jest chroniony przed szarą strefą, gdyż np. EMCS sprawdza się - co prawda – w kontrolowaniu obrotu olejami na terenie Polski, ale wystarczy tylko przemieścić produkty za granicę (faktycznie lub tylko „na papierze”), aby kontrolę tę utracić.

**Nasze stanowisko:**

Ujednolicenie stawki podatku akcyzowego na wszystkie rodzaje olejów smarowych i bazowych w Polsce oznaczałoby znaczące ułatwienia w obrocie tymi produktami, zmniejszenie bariery wejścia na rynek dla nowych podmiotów oraz redukcję obciążenia finansowego firm członkowskich. Zarazem zachowana zostałaby obecna kontrola nad produktem, gdyż przy stawce „zero” oleje smarowe nadal byłyby objęte EMCS.. Wprowadzenie stawki „zero” w całej UE oznaczałoby natomiast dodatkowo znaczną redukcję szarej strefy w obrocie olejami smarowymi i paliwami nie tylko w Polsce, lecz także krajach ościennych. Oceniamy, że byłoby to rozwiązanie optymalne, łączące cele walki z szarą strefą z minimalną ingerencją w rynek i minimalnym obciążeniem podmiotów rynkowych.

Wszelkie projektowane rozwiązania powinny zarazem prowadzić do ujednolicenia   
i stworzenia równych zasad obrotu olejami w całej UE (tzw. zasada level playing field). Tylko takie podejście eliminuje problem szarej strefy w obrocie olejami w sposób fundamentalny – likwidując różnice cenowe będące podstawową zachętą i przyczyną dla rozwoju szarej strefy. Ujednolicanie i upraszczanie systemu podatkowego zarówno w skali kraju jak i całej UE jest zatem wartością samą w sobie.

1. **Paliwa odnawialne**

Po wielu latach nastąpiło przyjęcie ustaw, implementujących dyrektywy 2009/28/WE praz 2009/30/WE. Przyjęte w nowelizacjach ustawy o biopaliwach (*ustawa z dnia 21 marca 2014 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw*) oraz ustawy o monitorowaniu jakości paliw (*ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)* zapisy utrzymały generalnie dotychczasowe, niekorzystne rozwiązania dla branży. W debacie nad projektami nowych przepisów branża paliwowa wskazywała na konieczność przyjęcia zapisów umożliwiających jak najbardziej efektywną ekonomicznie realizację zapisów dyrektywy, w szczególności możliwość elastycznego określania Narodowego Celu Wskaźnikowego w zależności od warunków rynkowych, możliwość przenoszenia nadwyżek NCW na kolejny rok i handlu nimi, wreszcie możliwość realizacji NCW przy zastosowaniu nowoczesnych biopaliw, w tym HVO (współuwodorniony olej roślinny), produkowanego w technologii współuwodornienia.

Niestety, nasze postulaty zostały w zdecydowanej większości odrzucone. Co gorsza, przyjęto takie definicje oleju napędowego oraz benzyny, które ograniczają możliwość stosowania nowoczesnych biokomponentów (w tym sprzeczną z normą EN 590 definicję oleju napędowego). Stanowi to barierę dla nowych inwestycji  związanych z produkcją  biokomponentów nowej generacji oraz utrudnia realizację NCW. Kosztem branży paliwowej i milionów kierowców utrzymuje się rozwiązania, które ewidentnie chronią interesy producentów FAME.

Polityka w zakresie biopaliw – w szczególności narzucenie bardzo wysokiego poziomu NCW – przekłada się bezpośrednio na wzrost cen paliw płynnych w Polsce. Dalsze promowanie stosowania biopaliw pierwszej generacji – w tym jako dodatku do paliw normatywnych - będzie powodować dalszy wzrost kosztów, a co za tym idzie cen detalicznych paliw oraz żywności.

**Nasze stanowisko:**

Biopaliwa pierwszej generacji są poważnym źródłem trudności, z jakimi boryka się branża w zakresie utrzymania parametrów jakościowych paliw. Oczekujemy podjęcia prac nad opracowaniem nowej, kompleksowej ustawy (w ramach istniejącego prawa lub też w postulowanym przez nas Prawie naftowym), odpowiadającej wymaganiom rynku, postulatom branży paliwowej oraz tendencjom, które wyraźnie zaczynają się zarysowywać w Unii Europejskiej.

Postulujemy następujące rozwiązania:

1. Niezwłoczne dopuszczenie wdrażania biopaliw nowych generacji jako bardziej przyjaznych dla środowiska, a także eksploatacji pojazdów – w celu umożliwienia realizacji NCR w kolejnych latach;
2. Zmianę definicji oleju napędowego oraz benzyny;
3. Odejście od NCW i oparcie polityki wdrażania paliw odnawialnych wyłącznie na NCR;
4. Przy założeniu pozostawienia obecnych rozwiązań: wprowadzenie mechanizmów minimalizujących koszty związane z realizacją NCW i NCR, takich jak dwuletni okres rozliczeniowy NCW, handel nadwyżkami w realizacji NCW, obniżenie kar za brak realizacji NCW;
5. skrócenie okresu przejściowego w zakresie jednoczesnej dostępności na rynku benzyn E5 i E10;
6. dobór właściwej metody badawczej parametru stabilności oksydacyjnej oleju napędowego;
7. uszczelnienie trybu zwrotu akcyzy od paliwa rolniczego poprzez wprowadzenie zasady, że zwrot może nastąpić tylko od paliwa, realnie zawierającego biokomponenty.

Przy ustalaniu programów promocji paliw odnawialnych – w tym biopaliw, kluczowe jest wzięcie pod uwagę skutków ekonomicznych przyjmowanych rozwiązań i ich wpływu na ostateczną cenę paliw, a także uwzględnienie najnowszych technologii produkcji biopaliw, akceptowanych przez producentów pojazdów. Wprowadzenie zaawansowanych biopaliw – w tym w technologii współuwodornienia – jest możliwe z wykorzystaniem polskich surowców rolnych.

1. **Sprzedaż usług i towarów pozapaliwowych na stacjach paliw**

W sytuacji znacznych wahań marży wiele stacji paliw może kontynuować działalność głównie dzięki sprzedaży towarów i usług pozapaliwowych. Należy pamiętać, że na cenę paliw wpływają w dużym stopniu obciążenia o charakterze podatkowym i podobnym; średnio w roku 2014 stanowiły one 51% ceny benzyny 95, 47% ceny oleju napędowego i 37% ceny autogazu.

Co jakiś czas pojawiają się propozycje ograniczenia asortymentu towarów oferowanych na stacjach paliw, na przykład wprowadzenie zakazu sprzedaży alkoholu czy też leków pierwszej potrzeby sprzedawanych bez recepty. Autorzy tych pomysłów kierują się własnymi odczuciami, nie mającymi pokrycia w faktach, bądź też własnym, wąsko rozumianym interesem ekonomicznym.

Badania rynkowe przeprowadzone w 2013 roku pokazały, że niewiele ponad 3% mocnych alkoholi kupowane jest przez klientów na stacjach paliw (z tendencją spadkową w stosunku do 2012). W przypadku piwa jest to niecałe 4%, również mniej niż w porównywalnym okresie roku 2012. Ponadto, właśnie na stacjach paliw – ze względu na istniejące systemy monitoringu – istnieje najlepsza egzekucja przepisów, zabraniających sprzedaży alkoholu osobom nietrzeźwym i nieletnim. Doświadczenia tych państw, w których wprowadzono całkowity lub częściowy zakaz sprzedaży alkoholu na stacjach paliw (Holandia, Belgia) wskazują na brak jakiejkolwiek zależności między dostępnością alkoholu na stacjach, a liczbą nietrzeźwych kierowców.

Stacja paliw jest też często najbliższym – a niekiedy jedynym – miejscem, w którym można nabyć oferowane bez recepty leki, np. leki przeciwbólowe czy też na ból gardła. Dzięki temu możliwe jest szybkie zareagowanie na ból czy też pierwsze symptomy przeziębienia. Leki przechowywane są w warunkach, nie odbiegających od warunków przechowywania w aptekach.

**Nasze stanowisko:**

Oczekujemy, że ceny na rynku paliw będą kształtowane wyłącznie przez czynniki ekonomiczne, a przyjmowane regulacje prawne nie będą powodowały dalszego, nieuzasadnionego wzrostu cen. Jesteśmy też przekonani, że przepisy w zakresie handlu alkoholem powinny być jednolite dla wszystkich kanałów dystrybucji, a podstawowe leki oferowane bez recepty powinny być dostępne również poza aptekami.

Sprzeciwiamy się jakimkolwiek działaniom, mogącym spowodować ograniczenie zakresu świadczonych usług i sprzedawanych na stacjach towarów, np. poprzez zakaz sprzedaży alkoholu czy też leków pierwszej potrzeby. Jedynym wymiernym skutkiem wprowadzenia proponowanych ograniczeń byłoby dalsze pogorszenie i tak już trudnej sytuacji branży naftowej. Prowadzenie sprzedaży towarów innych, niż paliwa umożliwia istnienie stacji paliw w obecnej ilości i w obecnym formacie rynkowym. Ograniczenie asortymentu będzie skutkowało wzrostem kosztów ich prowadzenia i spowoduje wzrost cen paliw lub powiększenie grupy osób pozbawionych pracy.

1. **Bezpieczeństwo energetyczne w sektorze paliwowym i regulacja sektora naftowego:**

Regulacje prawne, dotyczące sektora paliwowego, zawarte są w całym szeregu ustaw (ustawa Prawo energetyczne, Ustawa o biopaliwach, Ustawa o systemie monitorowania jakości paliw, ustawa Prawo budowlane etc.) i rozporządzeń, często mając niespójny charakter czy nawet zawierając sprzeczne zapisy. Kolejne nowelizacje prawa doprowadziły do sytuacji, kiedy cały system obejmujący produkcję, logistykę i obrót paliwami ciekłymi stał się niespójny, a żaden resort nie ma kompleksowego nadzoru nad tym rynkiem. Regulacje przygotowywane przez poszczególne ministerstwa często ze sobą nie korelują, co utrudnia funkcjonowanie przedsiębiorstw operujących w branży, zwiększając związane z tym koszty i ryzyko popełnienia wykroczenia. Mimo znaczącej poprawy intensywności dialogu administracji z branżą, wielokroć postulaty zgłaszane przez sektor paliwowy w oparciu o przesłanki merytoryczne nie są uwzględniane w procesie legislacyjnym – często ze względu na brak zrozumienia ich wpływu na zagadnienia, pozostające poza obszarem nadzoru danego urzędu. Skutkiem tego jest przyjmowanie przepisów generujących olbrzymie koszty i nieuwzględniających sytuacji ekonomicznej w całej UE, zwłaszcza trudnej sytuacji branży rafineryjnej. Skutkuje to dalszym wzrostem cen paliw oraz pogorszeniem sytuacji przedsiębiorców, działających zgodnie z prawem.

**Nasze stanowisko:**

Należy dążyć do zmiany stanu rzeczy poprzez wprowadzenie uproszczeń w systemie prawa. Jako rozwiązanie docelowe branża postuluje opracowanie **Prawa naftowego** na wzór Prawa energetycznego, w którym zawarto by wszystkie akty prawne dotyczące przemysłu naftowego, w tym dotyczące kwestii, koncesjonowania paliw ciekłych, stworzenia powszechnie dostępnego rejestru podmiotów i infrastruktury paliwowej w Polsce,  systemu jakości paliw, biopaliw, zapasów obowiązkowych, wymagań technicznych oraz innych.

Nasze postulaty powinny zostać uwzględnione w planie prac rządu (lub w Programie wykonawczym na lata 2015-2020 do Polityki energetycznej Polski do roku 2050). Jednym z elementów powinno być powołanie wydzielonego regulatora branży paliwowej, a co za tym idzie zmiana systemu nadzoru i kontroli nad rynkiem paliwowym.

Ponownie postulujemy  o zorganizowanie pod patronatem premiera rządu RP międzyresortowego okrągłego stołu paliwowego z udziałem przedstawicieli Sejmu, administracji, reprezentantów branży i ekspertów. Pozwoliłoby to na jasne określenie wzajemnych oczekiwań i wymagań, a w konsekwencji stanowienie lepszego prawa i poprawę konkurencyjności polskiej gospodarki. Liczymy na kontynuację debaty w formule okrągłego stołu rozpoczętej przez Ministerstwo Gospodarki w 2012 roku.

1. **Wydajność energetyczna budynków**

Przepisy dotyczące wydajności energetycznej budynków (rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 listopada 2008 r, w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej, Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 10 sierpnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i sposobu sporządzania audytu efektywności energetycznej, wzoru karty audytu efektywności energetycznej oraz metod obliczania oszczędności energii) narzuciły podmiotom funkcjonującym na rynku inwestycyjnym konieczność wprowadzenia do realizacji szeregu nowozdefiniowanych przez ustawodawcę rozwiązań związanych z maksymalizacją wykorzystania w realizowanych inwestycjach energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych. Krytycznym parametrem inwestycji stał się współczynnik energii pierwotnej, a przyjęte regulacje nie uwzględniają specyfiki budowania stacji paliw – zwłaszcza w terenach niezurbanizowanych. Skutkiem takiego podejścia jest wzrost kosztów inwestycji – zwłaszcza poza terenem z łatwo dostępną infrastrukturą – o 10 do 12%.

**Nasze stanowisko:**

Proponujemy przygotowanie przepisów, przyczyniających się do stworzenia spójnego łańcucha podmiotów, obejmujących producentów energii i nabywców energii, stymulowanych w jednakowy sposób nie tylko do konsumpcji, ale i produkcji energii ze źródeł odnawialnych. W przypadku pozostawienia *status quo* to tylko na inwestorze ogniskować się będzie wymóg realizacji obowiązujących obecnie zapisów w zakresie posługiwania się energią ze źródeł odnawialnych.

1. **Kradzieże na stacjach paliw**

Ostatnie miesiące przyniosły zauważalny wzrost liczby kradzieży w punktach handlowych, w tym na stacjach paliw. W opinii ekspertów wzrost tego typu czynów w znacznym stopniu spowodowany jest zmianami art. 19 Kodeksu wykroczeń dokonanymi w 2013 roku, a podnoszącymi próg wartości kradzieży, powyżej którego czyn taki klasyfikowany jest jako przestępstwo z dotychczasowych 250 zł do ¼ pensji minimalnej, czyli w przybliżeniu 420 zł.

Wzrost liczby kradzieży powoduje bezpośrednie straty materialne dla właścicieli stacji paliw, a także zagrożenie bezpieczeństwa dla personelu i klientów. Według szacunków branży w 2014 roku miało miejsce ponad 100 000 kradzieży paliwa, polegających na zatankowaniu i odjechaniu bez zapłacenia. Ogólną wartość kradzionego paliwa można szacować na ponad 20 mln złotych rocznie.

Szczególny niepokój budzi obserwowany wzrost zuchwałości kradzieży, a także profesjonalizacja środowiska złodziei, wyrażająca się tworzeniem coraz większych i lepiej zorganizowanych, wyspecjalizowanych grup przestępczych trudniących się tym procederem. Często kradzione paliwo odsprzedawane jest innym kierowcom po zaniżonej cenie.

Obserwacje, których dostarcza praktyka bardziej rozwiniętych gospodarczo państw m.in. Europy Zachodniej, każą przygotowywać się na dalszy dynamiczny wzrost skali opisywanych problemów, które poza granicami Polski znane i obserwowane są od dziesiątków lat.

**Nasze stanowisko:**

POPiHN oczekuje zmiany obowiązującego prawa, a także większej skuteczności organów ścigania w ograniczeniu tego typu wykroczeń i przestępstw.

W szczególności wraz z innymi organizacjami, zrzeszającymi handlowców, uważamy za konieczne:

1. umożliwienie Policji gromadzenie i przetwarzanie danych o sprawcach wykroczeń (stworzenie rejestru wykroczeń – wprowadzenie zmian w ust. 2a art. 20 ustawy o Policji);
2. zmianę kwalifikacji serii kradzieży poprzez uznanie ich jako czynu ciągłego (art. 11 KK), a także zmiany definicji kwalifikacji „kradzieży w sposób zuchwały” i umożliwienie stosowania art. 38 Kodeksu wykroczeń (tzw. recydywa);
3. Przywrócenie w kodeksie karnym pierwotnego brzmienia art. 208 z kk 1967 – penalizującego kradzież dokonaną w sposób szczególnie zuchwały niezależnie od wartości przedmiotu kradzieży i objęcie tą kwalifikacją kradzieży dokonywanych na stacjach paliw i w innych punktach handlowych;
4. Wprowadzenie w ustawie o ochronie danych osobowych zmian dopuszczających prowadzenie baz danych oraz bieżącą wymianę informacji o dokonanych kradzieżach między przedsiębiorcami;
5. **Regulacje Unii Europejskiej**

W organach decyzyjnych Unii Europejskiej toczy się debata nad kształtem polityki energetyczno-klimatycznej i polityki transportowej w dłuższej perspektywie. Po latach narzucania na europejski przemysł rafineryjny nieproporcjonalnych obciążeń, pogarszając ich konkurencyjność względem konkurentów spoza UE, w Komisji Europejskiej pojawiły się głosy wskazujące na konieczność zmiany dotychczasowej polityki. Przyjęte rozwiązania będą miały bezpośredni wpływ na przyszłość branży rafineryjnej w Europie. Powinny one uwzględniać fakt, że w średniej perspektywie ropa naftowa pozostanie głównym nośnikiem energii do zastosowań w transporcie. Nieprzemyślane regulacje prawne, nie uwzględniające interesu nie tylko branży rafineryjnej, ale też związanych z nią sektorów gospodarki, mogą doprowadzić do upadku sektora i przeniesienia produkcji poza granice Unii Europejskiej. Miałoby to tragiczne skutki dla całej gospodarki europejskiej, a także jej bezpieczeństwa energetycznego.

**Nasze stanowisko:**

Oczekujemy dalszego dialogu administracji z reprezentantami sektora i uwzględniania naszego głosu w stanowisku prezentowanym przez przedstawicieli Polski na forum Unii Europejskiej. Niezbędna jest odpowiednia aktywność Polski podczas cyklicznych spotkań „Rafineryjnego okrągłego stołu”, który w ramach Komisji Europejskiej podjął prace w maju 2012 roku.

1. **Dialog administracji z przedstawicielami branży**

POPiHN utrzymuje bliskie kontakty robocze z szeregiem urzędów, a jej przedstawiciele zapraszani są do konsultacji polskich i unijnych aktów prawa, a także uczestniczą w pracach Rady Konsultacyjnej ds. zapasów interwencyjnych przy Prezesie ARM, Rady Konsultacyjnej ds. Handlu oraz Zespołu doradczego ds. rozwiązań systemowych w sektorze energetyki przy Ministrze Gospodarki.

Dialog administracji z przedstawicielami branży zaowocował przyjęciem szeregu korzystnych rozwiązań, takich jak:

1. 21 sierpnia 2014 roku został ogłoszony tekst *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 sierpnia 2014 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego, jakim powinny odpowiadać urządzenia do napełniania i opróżniania zbiorników transportowych (rozporządzenie NO).* Zawiera on zdecydowaną większość proponowanych przez branżę rozwiązań. Tym samym zakończony został kilkuletni proces konsultacji, mający zasadnicze znaczenie dla sektora infrastruktury paliwowej, a co za tym idzie wszystkich odbiorców paliw w Polsce.
2. W wyniku wieloletnich starań środowiska akceptantów udało się doprowadzić do regulacyjnego obniżenia opłat związanych z przyjmowaniem płatności kartami płatniczymi. Nowelizacja ustawy o usługach płatniczych z dnia 28 listopada 2014 r. wprowadziła maksymalny poziom IF 0,2% dla kart debetowych oraz 0,3% dla kart kredytowych oraz nowe obowiązki informacyjne dla agentów rozliczeniowych. Przyjęte rozwiązania – poprzez niższe koszty akceptacji płatności kartami płatniczymi i kredytowymi – będą sprzyjać dalszemu wzrostowi systemu płatności bezgotówkowych, z korzyścią dla przedsiębiorców, konsumentów, a także państwa (niższe koszty gotówki, ograniczenie szarej strefy).
3. Z dniem 1 stycznia 2014 r. ostatecznie weszły w życie wymagania w zakresie ochrony środowiska na stacjach paliw, określone w par. 177 rozporządzenia 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. Nałożyły one na właścicieli stacji, wybudowanych przed 2005 rokiem, obowiązek modernizacji zbiorników, wyposażenia stacji w urządzenia do monitorowania wycieków paliw do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych, sprzyjając poprawie ochrony środowiska, a także warunkom równej konkurencji przedsiębiorców, prowadzących stacje paliw.