

KO 06/3/2009

Warszawa, dnia 16 marca 2009 roku

**Szanowny Pan,  
Waldemar Pawlak  
Minister Gospodarki**  
Pl. Trzech Krzyży 3/5  
00-507 Warszawa

*Szanowny Panie Premierze,*

Polska Izba Paliw Płynnych organizacja samorządu gospodarczego, zrzeszająca przedsiębiorców sektora paliwowego, w imieniu swoich Członków wnosi o podjęcie dyskusji w sprawach, które naruszają zasady uczciwej konkurencji i utrudniają prowadzenie działalności gospodarczej dla przedsiębiorców naszego sektora, a która prowadzić mogłaby do zmian w obowiązujących przepisach w celu porządkowania rynku.

1. Problem dotyczący obrotu paliwami z wolnostojących naziemnych zbiorników z dystrybutorem, tj. używanie tego typu zbiorników dla magazynowania paliw w celu użycia na własne potrzeby lub do zaopatrywania własnych flot samochodowych.

Interpretacja Ministerstwa Gospodarki (Rozporządzenia o Warunkach Technicznych jakim powinny odpowiadać bazy, stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie Dz. U. Nr 243, poz. 2063 w załączeniu) dała zielone światło dla rozwoju zupełnie niekontrolowanego obrotu paliwami płynnymi oraz doprowadziła do powstawania wielu punktów dystrybucji paliw już nie tylko na użytek własny. W bardzo wielu miejscach ze zbiorników tych oferuje się paliwa do sprzedaży.

Tak zwany użytek własny doprowadził do powstania swoistego rodzaju „spółdzielni paliw.”

Zbiorniki te stały się swoistymi bazami dla składowania tego rodzaju „importu” paliw. Stały się doskonałym miejscem dla funkcjonowania szarej strefy.

**Dystrybucja oraz obrót paliwami poprzez tego rodzaju kanał nie wymaga obowiązku posiadania koncesji na obrót paliwami jak również wyłączony jest z przepisów dotyczących kontroli jakości.**

Nadto powstaje sytuacja wręcz kuriozalna, gdyż przedsiębiorca posiadający koncesję na obrót paliwami w sytuacji obrotu paliwami niespełniającymi norm jakościowych podlega surowym karom wymierzonym zarówno przez Prezesa URE i Sądy, a przedsiębiorca nie posiadający koncesji podlega karze grzywny nie większej niż 4tys. zł.

---

**POLSKA IZBA PALIW PŁYNNYCH**

00-195 Warszawa, ul. Słomińskiego 19 lok. 521

Tel./fax 22 637 50 77 do 79, e-mail: [izba@paliwa.pl](mailto:izba@paliwa.pl); Internet: [www.paliwa.pl](http://www.paliwa.pl)

NIP: 526 030 79 79

Taki stan narusza konkurencję na rynku. Właściciel stacji paliw ponosi ogromne koszty dostosowania obiektu do wymogów z zakresu ochrony środowiska, koncesji i funkcjonowania przedsiębiorstwa, a obok niego ustawia się zbiornik, który funkcjonuje tak samo jak stacja paliw. Tankowanie paliw z takiego zbiornika, ustawianego gdziekolwiek wywiera negatywne skutki na środowisko, konkurencję, dochody budżetowe.

W tej sytuacji ogromne straty ponosi budżet państwa wynikające bezpośrednio z obrotu paliwami jak wpływy z podatku akcyzowego, VAT, opłaty paliwowej koncesji i innych opłat podatków lokalnych, opłat środowiskowych a także następuje znaczne uszczuplenie wpływów z podatków dochodowych, likwidacja miejsc pracy, a także straty wynikające z kurczenia się rynku około paliwowego w przyzwoleniu na bardzo prosty opisany powyżej schemat obrotu paliwami.

**Według informacji przekazywanych przez naszych Członków niekontrolowany obrót paliwami płynnymi to zjawisko coraz większych rozmiarów a obecnie spotęgowane przez zwiększenie limitu wwozu paliw zwolnionych z akcyzy i innych podatków wwożonych z krajów trzecich do 600l.**

**Szacunkowe straty budżetu państwa z tytułu niezapłaconego podatku akcyzowego, Vat i innych opłat wskutek zwiększenia limitu wwozu paliw do 600l mogą wynieść nawet ponad 2 mld zł w skali roku. Wg niektórych analityków poziom strat może być znacznie wyższy nawet do 4 mld zł.**

**Zdaniem Polskiej Izby Paliw Płynnych należy wprowadzić rozwiązania gwarantujące jednakowe warunki funkcjonowania dla całego obszaru obrotu paliwami, w taki sposób, aby wolnostojące zbiorniki traktowane były jak stacje paliw. Działania dotyczące mogą między innymi:**

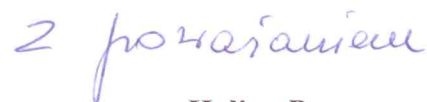
- UDT powinien objąć nadzorem wszystkie zbiorniki, w których magazynuje się paliwa niezależnie od ich wielkości,
- ustawienie zbiornika podlegać powinno tym samym przepisom w zakresie ochrony środowiska w szczególności ochrony gleb i wód gruntowych atmosfery, a zatem przepisom pozwolenia na budowę i pozwolenie użytkowania włącznie z separatorami oczyszczania wód i monitoringiem wycieków,
- dystrybutory zainstalowane przy zbiorniku powinny podlegać prawnej kontroli metrologicznej i spełniać kryteria unijne,
- uzyskania koncesji z obowiązkiem składania informacji o obrocie paliwami,
- możliwości kontroli jakości paliw,
- możliwości kontroli urzędów celnych na obecność dodatków wynikających z ustawy dla produktów zwolnionych lub z obniżoną stawką akcyzy,
- przy dystrybucji benzyn zastosowania hermetyzacji I i II stopnia.

2. Dotyczy opłat za nadzór stały UDT nad zbiornikami do magazynowania paliw. W dobie kryzysu, który wywiera wpływ nie tylko na polską gospodarkę potrzebne są działania, które pomogą przedsiębiorcom przetrwać trudne czasy. PIPP stoi na stanowisku, że należy obniżyć opłaty za nadzór zbiorników oraz wydłużyć okres między rewizjami wewnętrznymi zbiorników do 15 lat, dla zbiorników nowych lub zmodernizowanych. Przy obecnych technologiach wydaje się to postulatem uzasadnionym technicznie i ekonomicznie, przy jednoczesnym wprowadzeniu nadzoru i opłat dla wszystkich bez wyjątku zbiorników w których magazynuje się paliwa.

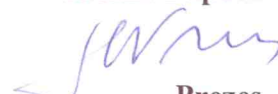
Nadto objęcie nadzorem wszystkich zbiorników funkcjonujących w łańcuchu dystrybucji i obrotu paliwami oraz zrealizowanie pozostałych postulatów uporządkuje rynek i jego konkurencyjność.

3 .Problem dotyczący wysokości opłat z tytułu uzyskania koncesji. Izba wielokrotnie wносиła o analizę obowiązujących wysokości stawek. Określenie w taki sam sposób współczynnika dla dużych, średnich i małych przedsiębiorstw z określeniem maksymalnej opłaty w wysokości 1 mln zł, pogarsza pozycję małych przedsiębiorstw. Wnosimy o obniżenie stawek opłat dla małych przedsiębiorstw.

Ze swojej strony, pragnę zapewnić, że jesteśmy gotowi, jako organizacja reprezentująca szeroko rozumiane środowisko paliwowe, do wszelkiej współpracy w celu rozwiązywania powyższych problemów.



**Halina Pupacz**



**Prezes**

**Polska Izba Paliw Płynnych**

#### **Do wiadomości:**

1. Marek Walczak  
Prezes Urzędu Dozoru Technicznego
2. Mariusz Swora  
Prezes Urzędu Regulacji Energetyki
3. Janina Popowska  
Prezes Głównego Urzędu Miar
4. Maciej Nowicki  
Minister Ochrony Środowiska
5. Małgorzata Tomkiel- Krasnodębska  
Prezes UOKiK
6. Jasiński Wojciech  
Przewodniczący Sejmowej Komisji Gospodarki
7. Tomasz Misiak  
Przewodniczący Senackiej Komisji Gospodarki Narodowej
8. Artur Janiszewski  
Dyrektor Dep. Kontroli Celno-Akcyzowej Ministerstwo Finansów

**Informacja do wybranej grupy posłów:** Krzysztof Putra, Lucjan Karasiewicz, Stanisław Pięta, Andrzej Biernat, Marek Matuszewski, Marek Suski.

#### **Załączniki:**

1. Interpretacja MG
2. Opinia URE

## Zbiorniki naziemne to nie stacje paliw

**Do zadań realizowanych przez Prezesa URE należy m.in. koncesjonowanie paliw ciekłych i jest ono realizowane od początku funkcjonowania Urzędu. Wydawałoby się zatem, że wszystkie kwestie dotyczące tego zagadnienia są już precyzyjnie rozpoznane i uregulowane. Nic bardziej mylnego.**

Biorąc pod uwagę, że działania Prezesa URE dotyczą w tej dziedzinie ponad 7 tysięcy podmiotów to tyleż samo mamy odrębnych stanów faktycznych i różnego rodzaju interpretacji dokonywanych przez przedsiębiorców. Niewątpliwie wynika to zarówno z ilości obowiązujących przepisów prawa, ich skomplikowania, jak i ich zmienności w czasie bez stosownych uregulowań intertemporalnych. Powoduje to, że działania podejmowane w jednym stanie prawnym stają się niedopuszczalne po jego zmianie, co wywołuje niechęć do ich stosowania i respektowania zwłaszcza, gdy zostały poniesione określone nakłady finansowe. I tak, po wejściu w życie 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<sup>1</sup> – pojawił się problem czy kontenerowe stacje paliw, w tym przenośne zbiorniki typu Fuelmaster i inne podobnej konstrukcji zbiorniki naziemne wyposażone we wbudowany dystrybutor paliw przeznaczone do wydawania olejów napędowych, mogą funkcjonować jako stacje paliw, jeśli powstały przed 1 stycznia 2006 r. i czy można na nie uzyskać koncesję w sytuacji zmiany właściciela lub nawet ich postawienia po 1 stycznia 2006 r.

Omawiana kwestia ma znaczenie przy ustalaniu przez Urząd spełniania przez przedsiębiorcę przesłanki uzyskania koncesji w postaci możliwości technicznych gwarantujących prawidłowe wykonywanie działalności gospodarczej (art. 33 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo energetyczne). W świetle tej regulacji prawnej przed podjęciem decyzji o ewentualnym udzieleniu lub odmowie udzielenia (zmiany koncesji) Prezes URE jest zobligowany do ustalenia czy stacja paliw spełnia m.in. kryteria określone we wspomnianym rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r.

Zatem jakie kryteria decydują o tym czy mamy do czynienia ze stacją paliw, a przedsiębiorca może uzyskać koncesję?

**Stacja paliw** jest to obiekt budowlany, w skład którego mogą wchodzić: budynek, **podziemne zbiorniki magazynowe paliw płynnych**, podziemne lub naziemne zbiorniki gazu

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2005 r. Nr 243, poz. 2063.

płynnego, odmierzacze paliw płynnych i gazu płynnego, instalacje technologiczne, w tym urządzenia do magazynowania i załadunku paliw płynnych oraz gazu płynnego, instalacje wodno - kanalizacyjne i energetyczne, podjazdy i zadaszenia oraz inne urządzenia usługowe i pomieszczenia pomocnicze. W zakresie tym nie mieści się zatem stacja kontenerowa, pod pojęciem której należy rozumieć zbiorniki i urządzenia do tymczasowego wydawania paliw płynnych, o konstrukcji umożliwiającej jej przemieszczanie. W tej ostatniej kategorii mieszczą się również przenośne zbiorniki typu Fuelmaster i inne podobnej konstrukcji zbiorniki naziemne wyposażone we wbudowany dystrybutor paliw. Twierdzenie takie jest uzasadnione na podstawie dołączanej do tego rodzaju zbiorników dokumentacji technicznej.

Zgodnie natomiast z regulacjami obowiązującymi od dnia 1 stycznia 2006 r. dopuszcza się **użytkowanie** stacji kontenerowych wyłącznie jako **tymczasowych** obiektów budowlanych przeznaczonych do zaopatrzenia w produkty naftowe Sił Zbrojnych oraz w celu realizacji inwestycji o znaczeniu krajowym, a także do zaopatrzenia jednostek pływających żeglugi morskiej i śródlądowej, kolejnictwa oraz statków powietrznych lotnictwa cywilnego (§ 99 ust. 1 rozporządzenia). Powyższy przepis nie przewiduje tym samym możliwości powszechnego użytkowania stacji tego typu. Ograniczenie w nim zawarte jest niejako dwupoziomowe, po pierwsze mogą to być wyłącznie **tymczasowe** obiekty budowlane i po drugie wykorzystywane **jedynie w celach** wskazanych w tym przepisie. Przy tym obie te przesłanki muszą być spełnione łącznie.

Istotną okolicznością jest również fakt, że treść powołanego przepisu § 99 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. wyraźnie wskazuje, że dotyczy on „**użytkowania**” stacji kontenerowych, **nie zaś ich „budowy czy przebudowy”**. Należy natomiast zauważyć, że „użytkować” to po prostu korzystać z czegoś, tym samym korzystać z tego rodzaju stacji można tylko i wyłącznie zgodnie z dyspozycją wspomnianego przepisu. Zatem przepis ten odmiennie od tego co zostało zapisane w § 3<sup>2</sup> omawianego rozporządzenia, odnosi się do każdej instalacji rozumianej jako stacja kontenerowa niezależnie od tego kiedy została wybudowana oraz tego, czy i kiedy przedsiębiorca uzyskał pozwolenie na budowę, pozwolenie na użytkowanie, decyzję UDT itp. Należy mieć zatem na uwadze, że prawodawca wydając ww. rozporządzenie przesądził, że dystrybucję i magazynowanie paliw płynnych prowadzi się przy użyciu stacji paliw w rozumieniu § 1 ust. 2 rozporządzenia, tj. w stacjonarnych obiektach budowlanych, w skład których wchodzi

---

<sup>2</sup> § 3. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się przy budowie obiektów budowlanych przeznaczonych do magazynowania, przeładunku i dystrybucji ropy naftowej oraz produktów naftowych, a także przy przebudowie tych obiektów.

