

UZASADNIENIE

I. CEL I ZAŁOŻENIA PROJEKTU

Przyjęty w latach 2016–2018 szereg zmian legislacyjnych dedykowanych branży paliw ciekłych w Polsce mających na celu ograniczenie zjawiska szarej strefy w obrocie tymi paliwami zrealizował ten cel w istotny sposób. Nowe wymagania dla tego rynku uregulowane w ustawie z dnia 7 lipca 2016 r. *o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1052, z późn. zm.) – tzw. pakiet paliwowy, w ustawie z dnia 22 lipca 2016 r. *o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1165, z późn. zm.) – tzw. pakiet energetyczny oraz w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. *o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi* (Dz. U. z 2023 r. poz. 104), zwanej dalej „ustawą SENT”, tzw. pakiet przewozowy, doprowadziły do skokowego wzrostu legalnego rynku paliw ciekłych w Polsce. W ocenie Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) przedstawionej w Raporcie rocznym 2018 „Dzięki nowym przepisom regulującym rynek paliwowy i działaniom służb kontrolnych większa część produktów wchodzących do kraju była oficjalnie zgłoszona i zarejestrowana”. W wyniku wskazanych zmian oraz skutecznej egzekucji nowych wymagań odnotowano dalszy wzrost legalnej konsumpcji dwóch głównych paliw ciekłych w Polsce, którymi są olej napędowy oraz benzyna silnikowa. W 2018 r. zaobserwowano dalszy wzrost oficjalnie rejestrowanej konsumpcji oleju napędowego w okresie w porównaniu z 2017 r. o 3%, a benzyn silnikowych o 5% oraz redukcję eksportu krajowego oleju napędowego do 18% (r/r). Dzięki szeroko zakrojonym działaniom nastąpił wzrost legalnej konsumpcji paliw silnikowych i trend ten został utrzymany w latach 2017-2019. W raporcie rocznym za 2020 r. POPIHN wskazane zostało, że w 2019 r. pandemia COVID-19 miała negatywny wpływ na kondycję całego sektora paliwowego.

Jak wynika z przedstawionych danych eksport oleju napędowego zastąpiła podaż rynku krajowego. Tak dynamiczny wzrost legalnej konsumpcji paliw ciekłych w Polsce doprowadził do skokowego wzrostu wpływów do budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług, akcyzy, opłaty paliwowej oraz opłaty zapasowej liczonej w skali kilku miliardów zł rocznie. W 2019 r. została osiągnięta względna stabilność rynku paliw, aż do 2020 r., w którym nastąpiło rozregulowanie gospodarki spowodowane ograniczeniami w życiu gospodarczym z uwagi na pandemię COVID-19.

Z raportu POPIHN za 2021 r. wynika, że od czerwca 2020 r. nastąpił trend powrotu gospodarki na tory wzrostu i był on kontynuowany w 2021 r., mimo wciąż obowiązujących reżimów epidemicznych, co wiązało się z większym zapotrzebowaniem na paliwa płynne. Szacunki krajowej konsumpcji paliw wskazują, że wynik całoroczny w 2021 r. był mocno zbliżony do stanu rynku paliwowego z 2019 r.

Dużej zmianie ulegała także struktura koncesyjna rynku paliw ciekłych, w ramach której z ponad 8,4 tys. koncesji paliwowych funkcjonujących w 2016 r., ważność zachowało obecnie około 5,7 tys. Obecnie jest zarejestrowanych 468 podmiotów, które przywożą do Polski paliwa ciekłe na cele inne niż wymagające koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą. Doprowadzono także do powszechnej inwentaryzacji infrastruktury paliw ciekłych w Polsce,

gdzie największy przyrost zgłoszonego do Urzędu Regulacji Energetyki rodzaju infrastruktury zanotowano w sektorze stacji paliw, których liczbę szacowano jeszcze w 2015 r. na ok. 6,6 tys. obiektów, a obecnie przy uwzględnieniu stacji sprzedających tylko gaz płynny LPG ich liczbę szacuje się na ponad 9,1 tys. obiektów.

Funkcjonowanie ww. rozwiązań legislacyjnych oraz efekt jaki przyniosły dla rynku paliw ciekłych w Polsce, jakim jest jego uporządkowanie i zwiększenie transparentności, ujawniło także dotychczas nieidentyfikowane nieprawidłowości oraz było przyczynkiem do przekierowania aktywności nielegalnie działających przedsiębiorców na nowe obszary działalności i nowe praktyki unikania realizacji obowiązków publicznoprawnych związanych z funkcjonowaniem na rynku paliw ciekłych. Praktyka oddziaływania wskazanych pakietów (paliwowego, energetycznego, przewozowego) na rynek paliwowy w przywołanym okresie uwidoczniła trudności w prawidłowym stosowaniu ww. przepisów oraz brak dostatecznych rozwiązań legislacyjnych w niektórych segmentach funkcjonowania rynku paliw ciekłych szczególnie istotnych w zakresie procedur kontroli rynku i zapewnienia efektywnych procedur współpracy między organami administracji publicznej odpowiedzialnymi za nadzór nad rynkiem paliw.

Obrót paliwami silnikowymi, z uwagi na znaczenie dla dochodów budżetu państwa, stanowi jeden z obszarów, który wymaga zastosowania i wykorzystania rozwiązań pozwalających na osiągnięcie pozytywnego efektu uszczelniania systemu podatkowego przy jednoczesnym zapewnieniu jak najmniejszych obciążeń administracyjnych.

Mając na uwadze powyższe efekty reformy rynku paliw ciekłych w Polsce oraz zidentyfikowane w ramach tego procesu ryzyka i zagrożenia niezbędne jest wdrożenie zmian, w szczególności ustawy:

- 1) ustawa SENT;
- 2) z dnia 10 kwietnia 1997 r. – *Prawo energetyczne* (Dz. U. z 2022 r. poz. 1385, z późn. zm.), zwanej dalej „Prawem energetycznym”.

Pomimo działań podejmowanych przez Ministerstwo Finansów i organy Krajowej Administracji Skarbowej, zwaną dalej „KAS”, takich jak wdrożenie pakietu paliwowego i pakietu przewozowego na rynku obrotu paliwami, podmioty działające niezgodnie z prawem nadal wprowadzają do obrotu m.in. na stacjach paliw produkty ropopochodne nieznanego pochodzenia (odbarwiony olej napędowy pierwotnie przeznaczony do celów opałowych, produkty z ponad 30% dodatkiem OXO, oleje smarowe) niespełniające wymogów określonych w przepisach odrębnych dla paliw silnikowych. Niespełniające ww. wymogów wyroby mają negatywny wpływ na konkurencyjność przedsiębiorstw produkujących paliwa oraz tych przedsiębiorców, którzy zajmują się dalszą sprzedażą wyrobów poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy i czynią to zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dodatkowo niska jakość oferowanych na niektórych stacjach paliw produktów ma istotny wpływ na stan pojazdów konsumentów, którzy uiszczając cenę za nabyty towar oczekują produktów o należytych parametrach jakościowych.

Zmiany w ustawie SENT mają na celu usprawnienie procesu kontroli nad obrotem ww. wysoko wrażliwymi wyrobami akcyzowymi przy wykorzystaniu obecnie już funkcjonujących na podstawie tej ustawy rozwiązań legislacyjnych i narzędzi informatycznych (system monitorowania przewozu towarów), które pozwalają na bieżące monitorowanie przewozu

benzyn i oleju napędowego oraz monitorowanie obrotu (sprzedaży) tych wyrobów akcyzowych. Kreowane nowe rozwiązanie, polegające na zapewnieniu bieżącego przekazywania danych o ilości dostarczanych do stacji paliw ciekłych benzyn i olejów napędowych oraz ilości wydanych z poszczególnych dystrybutorów paliw pozwoli na powiązanie i zbilansowanie ich przemieszczania z obrotem. Każde „wejście i wyjście” paliw silnikowych z baz magazynowych i ich dostarczenie do stacji paliw lub wolnostojących zbiorników przeznaczonych najczęściej do magazynowania paliw będzie podlegać monitorowaniu. 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 wpłynie na szczelność obrotu tymi wyrobami.

Zmiany Prawie energetycznym mają do spełnienia następujące cele:

- 1) uzupełnienie regulacji rynku paliw ciekłych zawartych w ustawie z dnia 22 lipca 2016 r. *o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw* w zakresie dalszego uszczelniania i zwiększania transparentności rynku paliw ciekłych w Polsce przez skuteczniejsze przeciwdziałanie zjawisku szarej strefy;
- 2) utrwalenie pozytywnego efektu jaki dla rynku przyniosło wdrożenie pakietu energetycznego poprzez wdrożenie rozwiązań, w tym nowych wymagań prawa mających na celu przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom na rynku paliw ciekłych jakie zostały zidentyfikowane dopiero po wprowadzeniu i rozpoczęciu egzekucji pakietu energetycznego;
- 3) wyeliminowanie luk regulacyjnych oraz niejasności interpretacyjnych, w tym dalsze harmonizowanie regulacji Prawa energetycznego dotyczącego paliw ciekłych z innymi ustawami określającymi obowiązki publicznoprawne dla podmiotów wykonujących działalność koncesjonowaną lub na podstawie wpisu do rejestru podmiotów przywożących na podstawie prawa energetycznego.

W zakresie zmian Prawa energetycznego projekt zawiera m.in. rozwiązania legislacyjne, których zasadniczym celem jest:

- 1) objęcie koncesjonowaniem nowych rodzajów paliw ciekłych, w szczególności smarów w zakresie koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych i koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, co doprowadzi do uporządkowania tego rynku w Polsce i zmniejszenia szarej strefy obejmującej unikanie płacenia podatku CIT, podatku od towarów i usług oraz opłaty produktowej przez sektor smarowy w Polsce w zakresie realizacji obowiązków, recyklingu i odzysku olejów przepracowanych, którego minimalny rozmiar jest szacowany przez Ministerstwo Środowiska na około 150 mln zł rocznie. Na potrzebę zwiększenia monitoringu w tym obszarze wskazywał również United Nations Global Compact Network Poland w raporcie „Przeciwdziałanie Szarej Strefie w Polsce 2020/21”,
- 2) uzupełnienie oraz doprecyzowanie definicji obrotu paliwami ciekłymi z zagranicą eliminujące przypadki unikania lub obchodzenia wymogu posiadania ww. koncesji, w tym zapewnienie lepszej kontroli nad wywozami paliw ciekłych z Polski celem eliminacji zjawiska tzw. „fikcyjnych” wywozów paliw ciekłych służących wyłudzeniu zwrotu podatku od towarów i usług;

- 3) kolejne uszczelnienie rynku gazu płynnego LPG. W tym zakresie proponuje się wprowadzić:
 - a) nadzór koncesyjny nad procesem rozlewania gazu do butli traktując go analogicznie jak reżim ustawy akcyzowej jako wytwarzanie paliw ciekłych wymagający złożenia stosowanego zabezpieczenia koncesyjnego i realizacji wszystkich obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych w tym zakresie do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki (URE) i innych organów, tym samym zostanie wprowadzona regulacja zrównująca obowiązki podmiotów dokonujących obrotu paliwami,
 - b) obowiązek zgłaszania do Prezesa URE zakładowych stacji gazu płynnego LPG, w ramach wprowadzanego projektem szerszego nadzoru na zakładowych stacjach paliw ciekłych, wykorzystywanych wyłącznie na potrzeby własne, w stosunku do których w Polsce nie prowadzi się żadnych oficjalnych statystyk ani ewidencji w tym zakresie;
- 4) objęcie nadzorem koncesyjnym wrażliwych podatkowo, ze względu na sposób opodatkowania, procesów barwienia i znakowania paliw opałowych oraz paliw do celów żeglugowych, który będzie wymagał uzyskania koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych oraz złożenia stosowanego zabezpieczenia majątkowego dla tej koncesji, a także realizacji wszystkich obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych wobec Prezesa URE i innych organów;
- 5) wprowadzenie nadzoru Prezesa URE nad zakładowymi stacjami paliw ciekłych, jako obiektami służącymi do przechowywania paliw ciekłych na potrzeby własne. W Polsce brak jest wiarygodnych statystyk dotyczących liczby oraz lokalizacji takich obiektów. Według szacunków ich liczba, w zależności od przyjętych minimalnych pojemności magazynowych służących do przechowywania paliwa, może sięgać od kilku do nawet kilkunastu tysięcy obiektów. To właśnie te miejsca, ze względu na formalny brak powszechnej dostępności do możliwości tankowania oraz funkcjonowania na terenach prywatnych, są obecnie potencjalnym głównym źródłem nielegalnego obrotu paliwami ciekłymi bez wymaganej koncesji, w tym podaży na rynek paliw ciekłych z nielegalnych źródeł często mogących nie spełniać wymagań jakościowych;
- 6) uzupełnienie kompetencji nadzorczych oraz kontrolnych Prezesa URE w procesie wydawania oraz cofania koncesji paliwowych w szczególności w zakresie możliwości fakultatywnego opiniowania także wniosków o udzielenie, przedłużenie oraz cofnięcie koncesji na obrót paliwami ciekłymi, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo i stabilność rynku paliwowego;
- 7) włączenie do systemu nadzoru nad koncesjami paliwowymi dotyczącymi podaży paliw ciekłych na rynek oraz prowadzenia operacji logistycznych w specyficznych segmentach rynku takich jak lotniska, tereny kolejowe, porty morskie i śródlądowe właściwych regulatorów sektorowych takich jak Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), dyrektorzy urzędów morskich, dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej oraz Straż Graniczną kontrolujących te miejsca równocześnie jako tereny granicy państwa;
- 8) ujednolicenie wymagań w zakresie przywozu paliw ciekłych do Polski w celu uzyskania wpisu do rejestru podmiotów przywożących z analogicznymi wymaganiami związanymi z przywozem paliw ciekłych realizowanymi na potrzeby koncesjonowanego obrotu z zagranicą co ma uszczelnić instytucję podmiotu przywożącego. Zmiany w tym zakresie

mają umożliwić Prezesowi URE weryfikację, w ramach procesu rejestracji, oraz sprawdzenie poprawności wypełniania wymagań przez grupę tych podmiotów gospodarczych, które pomimo że ich działalność nie wymaga koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą są zobligowane do prawidłowego rozliczania obowiązków podatkowych oraz innych danin publicznych, tworzenia zapasów obowiązkowych itp.;

- 9) rozszerzenie mechanizmu wygaszania „nieaktywnych” koncesji paliwowych także o koncesję na obrót paliwami ciekłymi celem utrzymywania na rynku tylko podmiotów rzeczywiście prowadzących działalność gospodarczą. Powyższe rozwiązanie ma doprowadzić do rzeczywistego zwymiarowania rynku paliw ciekłych pod kątem liczby podmiotów prowadzących operacje paliwowe, co zwiększy jego transparentność oraz nadzór nad nim ze strony organów administracji publicznej. Mechanizm wygaszania koncesji na obrót paliwami ciekłymi opiera się o rozliczenie rocznej opłaty koncesyjnej, w której podmioty muszą potwierdzić fakt prowadzenia działalności gospodarczej wskazując przychód z działalności koncesjonowanej w roku poprzednim. W przypadku braku uzyskania przychodu z działalności koncesjonowanej w danym roku kalendarzowym, Prezes URE, w drodze decyzji, będzie stwierdzał wygaśnięcie takiej „nieaktywnej” koncesji na obrót paliwami ciekłymi;
- 10) rozwój i promowanie rozwiązań służących weryfikacji wiarygodności oraz rzetelności przedsiębiorców funkcjonujących na rynku paliwowym przez samych uczestników tego rynku. W tym celu projekt ustawy zakłada rozbudowę katalogu wymagań jakie przedsiębiorcy będą musieli sprawdzić u swoich kontrahentów, aby mogli w sposób możliwie bezpieczny dokonywać sprzedaży oraz zakupu paliw ciekłych, a także sprzedaży oraz zakupu usług wytwórczych paliw ciekłych lub usług logistycznych. Dodatkowo proponuje się wprowadzić powszechny obowiązek sprawdzenia przez samych uczestników rynku, przy obrocie paliwami ciekłymi oraz zakupie usług wytwórczych lub logistycznych dotyczących paliw ciekłych, faktu zgłoszenia do Prezesa URE infrastruktury paliw ciekłych przez ich kontrahenta, której wykaz jest dostępny publicznie w rejestracjach elektronicznych prowadzonych przez tego regulatora. To rozwiązanie ma doprowadzić do jeszcze pełniejszej inwentaryzacji infrastruktury paliwowej w Polsce, co automatycznie przełoży się na lepszy nadzór nad tym rynkiem i eliminację z niego przedsiębiorców działających z naruszeniem przepisów prawa.

Projekt wprowadza również zmiany do ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2023 r. poz. 165), ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 457, z późn. zm.), ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2651, z późn. zm.), zwanej dalej „Ordynacją podatkową”, ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1097, z późn. zm.), ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 143, z późn. zm.), ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 813, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą „o KAS”, oraz ustawy z dnia 29 października 2021

r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2105, z późn. zm.). Zasadniczym celem zmian projektowanych w ustawie z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi jest dokonanie zmian ukierunkowanych na utrudnienie nielegalnego obrotu napojami alkoholowymi, a w konsekwencji ograniczenie liczebności punktów handlowych oferujących możliwość nabywania napojów alkoholowych pochodzących z nielegalnych źródeł, co w rezultacie powinno skutkować zmniejszeniem spożycia określonych kategorii „używek”.

Przewiduje się, że pośrednim, lecz równie istotnym celem jaki zostanie osiągnięty przez projektowaną regulację, będzie ograniczenie szarej strefy w użyciu i obrocie wybranymi kategoriami wyrobów akcyzowych, a także zmniejszenie obrotu gospodarczego dokonywanego z pominięciem kas rejestrujących, a tym samym zwiększenie dochodów budżetowych z tytułu wpłat podatków związanych z legalną działalnością.

Instrumentem, który ma pozwolić na osiągnięcie wskazanego celu jest wykorzystanie sankcji administracyjnych w postaci cofnięcia zezwolenia na handel alkoholem w przypadku recydywy sprzedaży wyrobów alkoholowych z pominięciem kasy rejestrującej czy niewydawania paragonu.

Mając na uwadze, że nieewidencjonowany obrót towarami, w tym wyrobami akcyzowymi, osłabia gospodarkę oraz wywiera negatywny wpływ na jej stabilność i bezpieczeństwo obywateli oraz, że obrót tego typu towarami przynosi wysokie zyski, które mogą być wykorzystywane do finansowania innej działalności, w tym działalności przestępczej, zasadne jest przyjęcie projektowanych rozwiązań ustawowych. Wiedza zdobyta przez KAS na podstawie dotychczasowych działań i analiz wskazuje na potrzebę wdrożenia nowych rozwiązań w zakresie zwalczania niedozwolonych mechanizmów.

Zmiany wprowadzane w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, zwaną dalej „ustawą o podatku akcyzowym”, mają, w szczególności na celu dostosowanie do tworzonego systemu Centralna Ewidencja Wyrobów Akcyzowych (CEWA), uregulowanego w ustawie o KAS”.

W aktualnym stanie prawnym ewidencje i inne dokumentacje, o których mowa w art. 138a–138l i art. 138o ustawy o podatku akcyzowym, przedsiębiorcy są obowiązani prowadzić w postaci papierowej lub elektronicznej (art. 138p ust. 1 ustawy). Dodatkowo przepisy ust. 2 tego artykułu umożliwiają zastąpienie ewidencji, o których mowa w art. 138a–138c i art. 138e–138l, inną dokumentacją prowadzoną na podstawie przepisów prawa podatkowego innych niż przepisy akcyzowe albo na podstawie przepisów o rachunkowości, pod warunkiem że dokumentacja ta zawiera wszystkie dane wymagane dla ewidencji akcyzowych.

Od dnia 1 lutego 2024 r. na mocy przepisów ustawy o podatku akcyzowym zmienionej m.in. ustawą z dnia 1 grudnia 2022 r. *o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 2707) – ust. 1 art. 138p wprowadzono obowiązek prowadzenia ewidencji i innej dokumentacji, o których mowa w art. 138a–138l i art. 138o, wyłącznie w postaci elektronicznej. Zmiana ta powoduje, że przedsiębiorcy obowiązani do prowadzenia ewidencji nieposiadający obecnie ewidencji elektronicznej będą obowiązani do zakupu specjalistycznego oprogramowania spełniającego wymogi ustawowe prowadzenia ewidencji w postaci elektronicznej. Rozwiązanie to istotnie wpłynie szczególnie na mikro, małych i średnich

przedsiębiorców. Z drugiej strony rozwiązania typu ERP (ang. *Enterprise Resources Planning*) w postaci elektronicznego oprogramowania do kompleksowego zarządzania przedsiębiorstwem, które mogą być stosowane na podstawie art. 138p ust. 2 ustawy o podatku akcyzowym, z uwagi na swoją różnorodność nie agregują gotowych raportów (ewidencji), co wpływa na wykonywanie kontroli celno-skarbowych w zakresie prawidłowości prowadzonej przez podmiot działalności akcyzowej. Kontrole w tym zakresie są uciążliwe dla przedsiębiorców i generują koszty zarówno po stronie KAS, jak i przedsiębiorców.

Projektowane zmiany ustawy o podatku akcyzowym i ustawy o KAS ułatwią pozyskiwanie danych sprawozdawczych, o których mowa w art. 48 ust. 10–12 i art. 59 ust. 9–11 przez Prezesa Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych (RARS) oraz ministra właściwego do spraw finansów publicznych, a tym samym zmniejszone zostaną obowiązki sprawozdawcze po stronie podmiotów zobowiązanych do ich przekazywania. Dzięki systemowi CEWA przesyłanie sprawozdań z tego zakresu nie będzie wymagane.

Zmiany wprowadzane w ustawie o KAS mają na celu stworzenie jednego centralnego systemu teleinformatycznego, który zostanie udostępniony bezpłatnie przez Szefa KAS wszystkim podmiotom obowiązany do prowadzenia szeroko rozumianej dokumentacji akcyzowej.

Narzędzia cyfrowe sprawiają, że usługi administracji są bardziej wydajne i przejrzyste dla wszystkich zainteresowanych stron. Transformacja cyfrowa w KAS polega na ciągłym stosowaniu najnowszych technologii w celu poprawy jej funkcjonowania i spełniania oczekiwań przedsiębiorców oraz obywateli.

Planowane zmiany w ustawie o podatku akcyzowym wynikają z potrzeby wprowadzenia instrumentu na rzecz cyfrowej transformacji przedsiębiorców i KAS poprzez wdrożenie zmiany w obszarze ewidencji i innych dokumentów oraz dwóch rejestrów, o których mowa w dziale VIa ww. ustawy.

W związku z ww. obowiązkiem natury ustawowej, proponujemy jakościową transformację, która pozwoli na przejście, tam gdzie są wykorzystywane, z papierowych ewidencji i dokumentacji na ich postać elektroniczną w systemie teleinformatycznym Centralna Ewidencja Wyrobów Akcyzowych, zwanym dalej „CEWA”. Rozwiązanie to zniesie konieczność tworzenia lub wykorzystywania przez obowiązane podmioty oprogramowania do prowadzenia i przechowywania elektronicznych ewidencji i dokumentacji akcyzowych i ponoszenia z tego tytułu kosztów. Ma ono na celu zmniejszenie obciążeń finansowych po stronie mikro, małych i średnich przedsiębiorców, jak również uproszczenie obowiązków ewidencyjnych i dokumentacyjnych, czyli zmniejszenie obciążeń administracyjnych.

Zakłada się, że projektowane rozwiązania przyczynią się nie tylko do wzmocnienia kontroli prawidłowości rozliczania podatku akcyzowego, ale także uproszczenia samego procesu kontroli opartej na analizie ryzyka, z uwagi na możliwość zdalnego, automatycznego monitorowania przez organy KAS „ruchu” wyrobów akcyzowych.

Zmiany wprowadzane Ordynacją podatkową polegają na rozszerzeniu katalogu podmiotów uprawnionych o Prezesa RARS jako organu uprawnionego do otrzymywania od organów podatkowych informacji zawartych w aktach spraw podatkowych, z wyłączeniem informacji określonych w art. 182 tej ustawy, w celu realizacji jego zadań ustawowych, w zakresie

istotnych dla funkcjonowania obszaru zapasów ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz uiszczanych opłat, np. opłaty zapasowej.

II. UZASADNIENIE SZCZEGÓŁOWE

Art. 1 projektu zmiany w ustawie SENT

Zmiany **art. 2:**

– w **pkt 3 i 5** doprecyzowano definicje nadawcy towaru – w rozumieniu ustawy to podmiot dokonujący wysyłki towaru będącego przedmiotem przewozu spoza terytorium kraju (pkt 3), a odbiorca towaru to podmiot, do którego ma być dostarczony towar będący przedmiotem przewozu kończącego się poza terytorium kraju (pkt 5).

Zmiana precyzująca: nadawca – gdy towar jest przewożony spoza kraju (w odróżnieniu od podmiotu wysyłającego – gdy rozpoczęcie przewozu jest na terytorium kraju); odbiorca – gdy towar jest przewożony poza terytorium kraju (w odróżnieniu od podmiotu odbierającego – gdy zakończenie przewozu jest na terytorium kraju).

– w **pkt 4a** na potrzeby przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu do rejestru z zewnętrznego systemu lokalizacji nadawany jest przez system monitorowania przewozu i obrotu indywidualny numer urządzenia. Niniejsza zmiana nie wpływa na sposób postępowania podmiotów gospodarczych (przewoźników), a jest jedynie zmianą doprecyzującą – indywidualny numer urządzenia, którym posługiwać ma się przewoźnik na potrzeby ustawy SENT to tzw. numer biznesowy, a nie identyfikator techniczny urządzenia.

– w **pkt 6** rozszerzono definicję podmiotu odbierającego

W trakcie dotychczasowych doświadczeń stosowania przepisów ustawy SENT zarówno po stronie administracji, jak i branż zrzeszających podmioty dokonujące obrotu towarami objętymi systemem monitorowania przewozu i obrotu, zwanego dalej „system SENT”, zidentyfikowane zostały ryzyka potencjalnych nadużyć, które uzasadniają wprowadzenie dalszych rozwiązań uszczelniających. Podstawowym założeniem projektu, co do zasady, jest objęcie systemem SENT przewozu towarów wrażliwych, bez względu na:

- a) cel takiego przewozu – dotychczas monitorowaniem objęty był przewóz towarów przez terytorium RP w tzw. tranzycie (rozpoczęcie i zakończenie przewozu poza krajem), a w przypadku przewozu towaru kończącego się lub rozpoczynającego się na terytorium kraju, gdy towar jest przedmiotem dostawy, wewnątrzspółnotowej dostawy, nabycia, czy wewnątrzspółnotowego nabycia, w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług. Zmiana polega na objęciu systemem również przewozów towaru w celu wykonania na nim usług lub czasowego ich używania (np. w celu zabarwienia paliwa, przepakowania suszu tytoniowego) oraz gdy towar jest przemieszczany pomiędzy magazynami jednego podmiotu (w ramach tzw. przesunięcia międzymagazynowego) albo towary są zwracane (nie zostały przyjęte, są reklamowane);
- b) charakter podmiotowy: w przypadku uzupełniającego zgłoszenie o informacje o odbiorze towaru – każdy podmiot bez względu na to czy prowadzi działalność gospodarczą, działalność rolniczą, jest osobą fizyczną nieprowadzącą takich działalności, ośrodkiem gminy itd.

Podmiot odbierający został zdefiniowany w dwóch rolach, tj. jako:

- a) inicjator zgłoszenia przewozu towaru, gdy towar jest przywożony z krajów UE albo krajów trzecich na terytorium RP (sprowadzający towar spoza kraju, z miejscem jego odbioru na

terytorium kraju) – każdą osobę prowadzącą działalność gospodarczą lub działalność rolniczą dokonującą:

- wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów lub importu towarów w rozumieniu przepisów ustawy o podatku od towarów i usług lub
- przemieszczania towarów, które nie jest uznawane za wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów, w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, gdy towary te:
 - nie zostały zużyte albo nie były używane i są zwracane (np. towar nie został odebrany lub jest reklamowany, ale nie był używany),
 - były przedmiotem wykonanych usług lub czasowo używane poza terytorium kraju, a po wykonaniu usług lub czasowego używania są przemieszczane na terytorium kraju (wracają do kraju po ich czasowym używaniu, przechowywaniu, wystawianiu, naprawie, uszlachetnianiu, konfekcjonowaniu lub wykonaniu na nich innych prac),
 - mają być przedmiotem wykonanych usług lub czasowo używane na terytorium kraju, a po wykonaniu tych usług lub czasowego używania mają być przemieszczone poza terytorium kraju (są przywożone do kraju w celu ich czasowego używania, przechowywania, wystawiania, naprawy, uszlachetniania, konfekcjonowania lub wykonania na nich innych prac),

oraz jako:

- b) kończący zgłoszenie przewozu podmiot, do którego dostarczany jest towar – bez względu na miejsce rozpoczęcia przewozu tego towaru (z miejscem odbioru na terytorium RP), dokonujący uzupełnienia zgłoszenia o informację o jego odbiorze, co wynika z art. 5 ust. 5 i 6 oraz art. 6 ust. 4 i 5 ustawy w brzmieniu dotychczasowym oraz proponowanych zmian w art. 5 ust. 5 i art. 6 ust. 4 w nowym brzmieniu.

W przypadku towaru przywożonego spoza kraju podmiot odbierający występuje w obu rolach (dokonuje zgłoszenia przewozu i uzupełnia zgłoszenie o informacje o jego odbiorze).

W przypadku gdy przewóz towaru rozpoczyna się i kończy na terytorium kraju podmiot odbierający tylko uzupełnia zgłoszenie o informacje o jego odbiorze.

– w **pkt 7:**

– zmiana w lit. a – skreślenie wyrazów „z dnia 11 marca 2004 r.” – ma charakter redakcyjny, natomiast dodanie tiret trzecie doprecyzowuje, który podmiot jest podmiotem wysyłającym w przypadku gdy ten sam towar przewożony w przesyłce jest przedmiotem kilku dostaw pomiędzy więcej niż dwoma podmiotami i towar ten jest przewożony bezpośrednio od pierwszego dostawcy do ostatniego w kolejności nabywcy, a rozpoczęcie i zakończenie przewozu towaru następuje na terytorium kraju. Takie rozwiązanie odzwierciedla scenariusze biznesowe funkcjonujące w obszarze obrotu towarami na terenie kraju, gdzie kolejne podmioty (podmiot drugi, podmiot trzeci, itd.) pełnią rolę tylko pośredników handlowych, a faktyczny przewóz towaru, który winien być monitorowany, odbywa się od pierwszego podmiotu dokonującego dostawy do ostatniego podmiotu dokonującego nabycia. Doprecyzowane zostało, że podmiotem wysyłającym w takim przypadku jest podmiot dokonujący ostatniej dostawy przed rozpoczęciem przewozu. Jednocześnie mając na względzie obowiązek składania oświadczeń z przepisów ustawy o podatku akcyzowym przepis ten nie dotyczy przewozu oleju opałowego,

– dodawana lit. d – proponowane zmiany szerzej definiują podmiot wysyłający. I tak będzie to każda osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, prowadząca działalność gospodarczą dokonującą dostawy towarów, wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów, eksportu towarów w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług lub przemieszczania towarów, które nie jest uznawane za dostawę towarów albo wewnątrzwspólnotową dostawę towarów, w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, gdy przemieszczane towary:

- nie zostały zużyte albo nie były używane i są zwracane, (np. towar nie został odebrany lub jest reklamowany),
- były przedmiotem wykonanych usług lub czasowo używane na terytorium kraju, a po wykonaniu usług lub używania są przemieszczane na terytorium kraju albo poza terytorium kraju (są wywożone po ich czasowym używaniu, przechowywaniu, wystawianiu, naprawie, uszlachetnianiu, konfekcjonowaniu lub wykonaniu na nich innych prac),
- mają być przedmiotem wykonanych usług lub czasowo używane na terytorium kraju albo poza terytorium kraju, a po wykonaniu tych usług lub używania mają być przemieszczone na terytorium kraju (są wywożone w celu ich czasowego używania, przechowywania, wystawiania, naprawy, uszlachetniania, konfekcjonowania lub wykonania na nich innych prac),
- są przemieszczane pomiędzy magazynami tego podmiotu, w ramach tzw. przesunięcia międzymagazynowego. Przesunięcie międzymagazynowe to przemieszczanie towarów pomiędzy poszczególnymi magazynami należącymi do jednego podmiotu posiadającego tytuł prawny do tych magazynów (prawo własności, użytkowania wieczystego, trwałego zarządu, ograniczonego prawa rzeczowego albo dokumentu potwierdzającego stosunek zobowiązaniowy). Przesunięcie międzymagazynowe stanowi przychód i rozchód wewnętrzny – towar jest nadal własnością dokonującego przemieszczenia. Towar cały czas znajduje się w zasobach podmiotu, zmienia się tylko miejsce jego składowania.

– w **pkt 8** doprecyzowana została definicja przewoźnika. Z uwagi na wątpliwości interpretacyjne w zakresie wskazania przewoźnika, na którego nałożone zostały obowiązki wynikające z ustawy SENT, a w konsekwencji kary za brak ich wykonania, w przypadku, gdy przewoźnik powierzył wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi, a nierzadko ten kolejnemu itd. Przewoźnikiem jest osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, której jako pierwszej powierzono przewóz towaru, tj. w przypadku:

- art. 5 ust. 1 – jest ten, któremu podmiot wysyłający przekazał numer referencyjny,
- art. 6 ust. 1 – jest ten, któremu podmiot odbierający przekazał numer referencyjny,
- art. 7 ust. 1 – jest ten, który jest zobowiązany do dokonania zgłoszenia przewozu.

I pozostaje nim również gdy powierzy wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi. Jest to spójne z prawem przewozowym, zgodnie z którym przewoźnik może powierzać wykonanie przewozu innym przewoźnikom, jednakże ponosi odpowiedzialność za ich czynności jak za swoje własne (art. 5 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r.

poz. 8). Przewoźnikiem w rozumieniu tej ustawy może być również podmiot, który dokonał zgłoszenia przewozu towarów, jeżeli sam dokonuje ich przewozu.

– w **pkt 10** proponuje się doprecyzowanie definicji „rodzaj towaru” rozumianego jako towar, który jest klasyfikowany do jednej pozycji Nomenklatury Scalonej, o której mowa w art. 3 ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym, albo towar określony w inny sposób niż klasyfikowanie do pozycji CN. Przykładem towarów objętych systemem SENT, które są zdefiniowane w sposób opisowy, bez klasyfikacji do pozycji CN, są paliwa opałowe, susz tytoniowy czy produkty lecznicze (art. 3 ust. 2 pkt 1a, pkt 3, pkt 3a).

– w dodawanym **pkt 10a–10c** wprowadzono definicję stacji paliw ciekłych, zakładowej stacji paliw ciekłych i stacji kontenerowej, zgodną z przepisami Prawa energetycznego.

– w **dodawanym pkt 15b** w celu zautomatyzowania procesu przekazywania danych o obrotach paliwami silnikowymi na stacjach paliw ciekłych i stacjach kontenerowych w rozumieniu Prawa energetycznego proponuje się wprowadzenie definicji systemu stosowanego na stacjach paliw, zwanego w dystrybucji „POS” (ang. *point of sale*). Dla potrzeb ustawy SENT, POS określono jako „zewnętrzny system obsługi”, zainstalowany na stacji paliw ciekłych, wykorzystujący technologię transmisji danych użytkowany przez sprzedającego do sprzedaży paliwa (podmiot odbierający), przetwarzający dane ze stacji paliw. Dzięki POS posiadacz stacji może, m.in. rozliczać dostawy, dokonywać inwentaryzacji, kontrolować rozbieżność z dostaw i stanów magazynowych paliw, kontrolować dane z dystrybutorów.

– w **pkt 16a** zmiana wynikająca ze zmiany w pkt 3 i 5 definicji „nadawcy towaru” i „odbiorcy towaru”. Zgłoszeniu podlega każdy przewóz towaru przez terytorium kraju bez względu na to, czy towar ma być przywieziony spoza kraju, czy też rozpoczęcie jego przewozu ma nastąpić w kraju i czy ma być wywieziony z kraju, czy też zakończenie jego przewozu ma nastąpić w kraju. Różnica polega na doprecyzowaniu, że w przypadku przewozu, towar jest przewożony od nadawcy (gdy rozpoczęcie przewozu jest poza terytorium kraju) albo od podmiotu wysyłającego (gdy rozpoczęcie przewozu jest na terytorium kraju) do odbiorcy (gdy zakończenie przewozu jest poza terytorium kraju) albo do podmiotu odbierającego (gdy zakończenie przewozu jest na terytorium kraju). „Nabywca” i „odbiorca” to podmioty poza terytorium kraju, na które ustawa nie nakłada obowiązków.

Art. 3

– **ust. 2** – podlega modyfikacji:

– w **pkt 1** wskazano dotychczasowe pozycje CN towarów wrażliwych, które będą podlegać monitorowaniu, gdy masa brutto przesyłki towarów objętych tymi pozycjami przekraczać będzie 500 kg lub jej objętość przekraczać będzie 500 litrów. Są to następujące towary objęte pozycjami CN:

- 1) od 1507 do 1516;
- 2) 1517, z wyłączeniem margaryny oraz margaryny płynnej;
- 3) 2207 nieoznaczone znakami akcyzy;
- 4) 2707;
- 5) ex 2905 – metanol (alkohol metylowy) – wymienione w załączniku nr 1 do ustawy o podatku akcyzowym bez względu na przeznaczenie;

- 6) CN 2917;
- 7) CN 3814 zawierających alkohol etylowy albo zawierających 70 % masy lub więcej olejów ropy naftowej, innych niż towary objęte tą pozycją zawierające alkohol etylowy;
- 8) CN 3820 zawierających alkohol etylowy;
- 9) CN 3824 – wymienione w załączniku nr 1 do ustawy o podatku akcyzowym bez względu na przeznaczenie.

– w dodawanym **pkt 1b** wskazano towary (głównie paliwa silnikowe, w tym gaz skroplony LPG), które podlegać będą monitorowaniu bez względu na ich ilość w przesyłce, i tak są to następujące towary:

- 1) CN 2710;
- 2) ex CN 2711 – propan, butan albo mieszaniny propanu-butanu;
- 3) CN 3403;
- 4) CN 3811;
- 5) CN 3826.

– w dodawanym **pkt 1c** wskazano towary, które podlegać będą monitorowaniu, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi pozycjami przekracza 10 kg, i tak są to następujące towary:

- 1) CN ex 4813 – bibułka papierosowa, jeżeli może być stosowana do maszynowej produkcji papierosów, z wyłączeniem bibułki papierosowej w książeczkach lub tutkach;
- 2) CN ex 5910 – taśma formująca, jeżeli może być stosowana do maszynowej produkcji papierosów.

– w dodawanym **pkt 2a** wskazano przypadki, gdy masa brutto przesyłki towarów przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów, a towary, bez względu na pozycję CN, zawierają w swym składzie alkohol etylowy o rzeczywistej objętościowej mocy alkoholu przekraczającej 50% objętości skażony:

- a) mieszaniną alkoholu izopropylowego (propan-2-ol) i benzoesu denatonium lub
- b) mieszaniną alkoholu tert-butyłowego i benzoesu denatonium, lub
- c) alkoholem izopropylowym.

Ww. zmiany w zakresie ust. 2 dotyczące m.in. gazu LPG (ex CN 2711), towarów do produkcji papierosów (CN 4813 i CN 5910) oraz ww. towarów zawierających w swym składzie alkohol etylowy polegają na przeniesieniu tych towarów z dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 kwietnia 2022 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 898) do niniejszej ustawy. Wprowadzenie zmiany spowoduje bezprzedmiotowość rozporządzenia w tym zakresie.

– **ust. 2a** wymaga zmiany redakcyjnej wynikającej z nowego brzmienia ust. 2.

– **ust. 4 pkt 2** – z uwagi na ograniczenie obowiązków administracyjnych i niskie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości podobnie jak w innych przypadkach towary wrażliwe oferowane w opakowaniach jednostkowych właściwych do dystrybucji tych towarów nie będą podlegać obowiązkowi zgłaszania w przypadku ich przewozu dla CN 3824 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 5 litrów.

W przypadku pozostałych towarów regulacje są tożsame z dotychczasowymi regulacjami zawartymi w art. 3 ust. 4 pkt 2 oraz § 2 wyżej powołanego rozporządzenia.

– dodaje się **ust. 5b** – zmiana będąca konsekwencją włączenia do regulacji ustawowej towarów, o których mowa w dodanym w art. 3 ust. 2 pkt 2a, tożsama z dotychczasowymi regulacjami zawartymi w § 2 wyżej powołanego rozporządzenia.

– dodawany **ust. 6a** – zmiana ma na celu wyłączenie z systemu SENT przewozu gazu LPG do podmiotów nieprowadzących działalności gospodarczej (osób fizycznych i np. szkół), w przypadku gdy towary te są przemieszczane poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, z zastosowaniem e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18b lit. a ustawy o podatku akcyzowym, z nadanym numerem referencyjnym, uzyskanym z krajowego systemu teleinformatycznego, albo dokumentu zastępującego e-DD. Wprowadzone rozwiązanie odciąży podmioty wysyłające gaz LPG do innych celów niż do napędu silników pojazdów samochodowych albo zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie – tzw. gaz grzewczy do podmiotów nieprowadzących działalności gospodarczej, z rejestrowania przewozu tych towarów w systemie SENT.

– uchylenie **ust. 7 i 8**, tj. przepisów odnoszących się do dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe. Dotychczasowe doświadczenia ze stosowania ustawy wskazują na trudności z weryfikacją dokumentowania realizowanego przewozu. Dodatkowo usunięcie tzw. przewozów międzymagazynowych jest odpowiedzią na postulaty branży paliwowej. W związku z powyższym niezbędne jest dostosowanie przepisów **art. 10 ust. 1 i 2–4**, **art. 13 ust. 1 pkt 3** i **ust. 4 pkt 2**, **art. 16 ust. 1 pkt 2** oraz **art. 32 ust. 1 pkt 1** i skreślenie wyrazów odnoszących się do dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe.

Art. 4

– **ust. 1** obejmuje środki techniczne służące systemowi monitorowania. Proponowana zmiana rozszerza ten katalog o POS – terminal stosowany na stacjach paliw do obsługi transakcji sprzedaży.

– w **ust. 4** we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „gromadzenie” zastępuje się wyrazem „przetwarzanie”, bowiem zakres czynności dokonywanych z danymi w rejestrze jest szerszy niż ich gromadzenie – dane te są gromadzone głównie w celu ich analizy i weryfikacji, a gdy są zbędne albo upłynie okres ich przechowywania – usuwane.

W wyniku zmiany (dodawana lit. 1c) katalog przetwarzanych w rejestrze danych będzie obejmował również dane dotyczące miejsc i stacji, o których mowa w art. 4a (stacjach paliw ciekłych, zakładowych stacjach paliw ciekłych, stacjach kontenerowych oraz miejscach dostarczenia towaru).

– **ust. 4a** w przypadku powierzenia analizy danych wyznaczonej jednostce sektora finansów publicznych czy też instytutowi badawczemu, podmiot taki aby dokonać analizy musi również wykonywać inne czynności przetwarzania danych ściśle związane z tą analizą, np. ich pobieranie, porządkowanie, przechowywanie, przekazywanie, zabezpieczanie czy usuwanie. Stąd propozycja zmiany przepisu. Dodatkowo w przepisie zaproponowana została zmiana spójnika „albo” na spójnik „lub” pomiędzy jednostką i instytutami, bowiem wyznaczona jednostka sektora finansów publicznych czy też instytut badawczy może wykonywać również

czynności związane z technicznym utrzymaniem i rozwojem środków technicznych (obecnie obowiązujący ust. 4c), a nie musi to być ten sam podmiot, który został wyznaczony do przetwarzania danych.

– **ust. 5 pkt 2** zmiana ma charakter uzupełniający przepisy o retencji danych. Organy KAS prowadzą nie tylko postępowania administracyjne wskazane w obowiązującej regulacji z wykorzystaniem archiwalnych danych geolokalizacyjnych, ale również postępowania karne-skarbowe lub postępowania karne.

– **ust. 5 dodawany pkt 3** odwołuje się do projektowanego w ust. 4 punktu 1c. Zgodnie z nową regulacją proponuje się by dane o miejscach, stacjach paliw i urządzeniach przechowywane były nie dłużej niż przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym ostatni raz dokonano uzupełnienia zgłoszenia o informacje o ilości odebranego towaru przewiezonego do stacji paliw ciekłych, zakładowej stacji paliw ciekłych, stacji kontenerowych oraz innego miejsca towaru. Dane o tych miejscach, (do których przewożony jest towar) będą danymi podawanymi w zgłoszeniach przewozu towarów. Zgodnie z art. 4 ust. 5 pkt 1 dane zawarte w zgłoszeniach są przechowywane przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym dokonano zgłoszenia. Termin przechowywania danych o miejscach, do których przewożony będzie towar został uspołniony z terminem przechowywania danych zawartych w zgłoszeniach przewozu towarów.

– **ust. 8** zmiana ma charakter dostosowujący do projektowanych zmian, bowiem podobnie jak w przypadku zewnętrznego systemu lokalizacji informacje o wymogach technicznych i sposobie przekazywania danych z zewnętrznych systemów obsługi będą publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach Ministerstwa Finansów.

– **ust. 9** zmiany mają charakter dostosowujący. Polegają na umożliwieniu ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, w drodze rozporządzenia, wyznaczenia jednostki sektora finansów publicznych lub instytutu badawczego do przetwarzania danych gromadzonych w rejestrze. Dotychczas minister mógł wyznaczyć te podmioty do analizy danych (w szczególności danych geolokalizacyjnych), w rejestrze. Z uwagi na to, że w przypadku powierzenia analizy danych wyznaczonej jednostce sektora finansów publicznych albo instytutowi badawczemu, podmiot taki aby dokonać analizy musi również wykonywać inne czynności przetwarzania danych ściśle związane z tą analizą, np. ich pobieranie, porządkowanie, przechowywanie, przekazywanie, zabezpieczanie czy usuwanie. Stąd propozycja zmiany przepisu.

Dodawany art. 4a

– **ust. 1** przewiduje się, że dla paliw silnikowych, w tym gazu LPG, przewożonych do stacji paliw ciekłych, zakładowej stacji paliw ciekłych, stacji kontenerowej albo innego miejsca dostarczenia towaru, podmiot odbierający, do którego przewożone jest paliwo, prowadzący działalność gospodarczą, przed dniem wykonania pierwszej czynności (najczęściej zakupu tych paliw), obowiązany będzie uzyskać unikatowy numer rejestracyjny, zwany „numerem rejestracyjnym miejsca odbioru”. Należy podkreślić, że w przypadku paliw silnikowych zgłoszeniu SENT podlega przewóz towaru (obrotu paliwami silnikowymi bez jego fizycznego przewozu nie jest objęty systemem monitorowania przewozu i obrotu). Paliwo silnikowe jest

przewożone w celu jego dostarczenia do stacji paliw ciekłych lub stacji kontenerowej i załadowane do zbiorników, z których następnie będzie dystrybuowane klientom stacji albo do zbiorników na stacji zakładowej lub innego miejsca dostarczenia towaru, z których będzie dystrybuowane na własne potrzeby. Podmiot odbierający dokonując rejestracji miejsca odbioru paliwa, tj. przekazując dane do rejestru, musi dysponować zbiornikami, do których to paliwo zostanie załadowane.

– **ust. 2** w celu uzyskania ww. numeru, podmiot odbierający przekazuje do rejestru – w elektronicznym formularzu – dane obejmujące:

- 1) imię i nazwisko albo nazwę, adres zamieszkania albo siedziby;
- 2) numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot odbierający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 3) dla stacji paliw ciekłych oraz stacji kontenerowej – dane adresowe stacji, numery fabryczne dystrybutorów i numery instalacji pomiarowej albo odmierzacza paliw dla poszczególnych dystrybutorów wraz ze wskazaniem rodzaju paliwa wydawanego z danej instalacji pomiarowej albo odmierzacza paliw i łączną pojemność zbiorników odrębnie dla każdego rodzaju paliwa;
- 4) dla zakładowej stacji albo innego miejsca dostarczenia towaru – dane adresowe tej stacji albo tego miejsca, łączną pojemność zbiorników odrębnie dla każdego rodzaju towaru.

Należy zauważyć, że dane adresowe to adres (województwo, miejscowość, ulica, nr domu/mieszkania, kod pocztowy) oraz współrzędne geograficzne. W systemie SENT współrzędne geograficzne są bardzo istotne, m.in. ze względu na monitorowanie danych geolokalizacyjnych środka transportu przewożącego towary wrażliwe. Długość i szerokość geograficzna – w zależności od sytuacji: miejsce załadunku, dostarczenia towaru czy też przekroczenia granicy kraju pojazdu przewożącego towar – jest podawana w zgłoszeniu przewozu do rejestru SENT, a w razie jego niedostępności – w dokumencie zastępującym zgłoszenie - wzór dokumentu został określony w załączniku do rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 sierpnia 2019 r. w sprawie zgłoszeń przewozu towarów oraz zgłoszeń obrotu paliwami opalowymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 1345).

W przypadku każdej zmiany danych dotyczących zgłoszonego miejsca dostarczenia paliwa podmiot odbierający będzie obowiązany niezwłocznie je aktualizować (**art. 8 ust. 1a**).

Art. 5

– **ust. 1 zdanie drugie, wprowadzenie do wyliczenia ust. 2 i 3 oraz ust. 3 pkt 5** – zmiana jest związana z rozszerzeniem katalogu czynności związanych z przewozem towarów i dotyczy nie tylko dostawy w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, ale także każdego przemieszczania towarów. W proponowanej zmianie, w każdym przypadku zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju, podmiot wysyłający będzie obowiązany przekazać numer referencyjny zgłoszenia podmiotowi odbierającemu. Numer ten zapewni podmiotowi odbierającemu możliwość wykonania obowiązku uzupełnienia zgłoszenia o informacje o odbiorze towaru.

– **ust. 2 pkt 7 i ust. 3 pkt 7** ma charakter dostosowujący, polega na skreśleniu wyrazów „pozycji CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10.

– **ust. 4** dotychczas w przypadku dostawy paliw opałowych przewoźnik podawał adres miejsca dostarczenia towaru albo numer identyfikacyjny miejsca, o którym mowa w art. 16b ust. 3 pkt 1 ustawy o podatku akcyzowym. Intencją jest, aby w przypadku paliw opałowych podawany był wyłącznie numer identyfikacyjny miejsca. Dlatego też podawanie tego numeru zostało przeniesione do **ust. 4a**.

W konsekwencji w **ust. 4** przewoźnik będzie uzupełniał zgłoszenie o adres miejsca dostarczenia towaru albo miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju, z wyłączeniem przypadków gdy przewozi:

- paliwo opałowe – wówczas podaje numery identyfikacyjne miejsca albo urzędzenia o których mowa w art. 16b ust. 3 pkt 1 lub 2 ustawy o podatku akcyzowym (**ust. 4a**),
- paliwo silnikowe do podmiotów gospodarczych – wówczas podaje numer rejestracyjny miejsca odbioru (**ust. 4b**), o którym mowa w art. 4a ust. 1.

– **ust. 5** wskazuje na nowy obowiązek uzupełniania w zgłoszeniu przez podmiot odbierający informacji o ilości odebranego towaru, w dniu dostarczenia tego towaru, analogicznie jak ma to miejsce obecnie w przypadku odbioru paliwa opałowego.

– **dodawany ust. 8** – określa informacje, które będą obowiązane uzupełniać w zgłoszeniu podmioty odbierające, do których dostarczane są paliwa silnikowe. Podmiot odbierający w dniu dostarczenia takiego paliwa będzie uzupełniał zgłoszenie o informację o ilości odebranego towaru, wyrażonej w litrach, a w przypadku dostarczenia paliwa do stacji paliw ciekłych i kontenerowych również o stany liczników urządzeń pomiarowych albo odmierzaczy ze wszystkich dystrybutorów, z których wydawane są paliwa, odczytane bezpośrednio przed załadunkiem paliw do zbiorników. Obowiązek ten wynika z potrzeby weryfikacji zgodności ilości dostarczonej z ilością wydaną do sprzedaży oraz ustalenia czy należne podatki zostały uiszczone w prawidłowej wysokości.

Art. 6

– **ust. 2 pkt 4** – zmiana analogiczna do zmiany w art. 5 w związku ze zmianą definicji podmiotu odbierającego i czynności podlegających zgłoszeniu do rejestru SENT. Zmiana wynika z rozszerzenia katalogu czynności związanych z przewozem towarów i dotyczy nie tylko wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2022 r. poz. 931, z późn. zm.), ale każdego przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego.

– **dodawany w ust. 2 pkt 5a i 5b** w przypadku przewozu paliwa opałowego na podmiot odbierający proponuje się nałożyć obowiązek podania numeru identyfikacyjnego miejsca albo urzędzenia, o których mowa w art. 16b ust. 3 pkt 1 lub 2 ustawy o podatku akcyzowym (**pkt 5a**), a w przypadku przewozu paliwa silnikowego do podmiotów gospodarczych numeru rejestracyjnego miejsca odbioru (**pkt 5b**), o którym mowa w art. 4a ust. 1.

– **ust. 2 pkt 6** – zmiana analogiczna jak w art. 5, ma charakter dostosowujący, polega na skreśleniu wyrazów „pozycji CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10.

– **ust. 4** – zmiana analogiczna do regulacji art. 5 ust. 5, podmiot odbierający uzupełnia zgłoszenie o informację o ilości odebranego towaru. Wskazuje na nowy obowiązek uzupełniania w zgłoszeniu przez podmiot odbierający informacji o ilości odebranego towaru, w dniu dostarczenia tego towaru, analogicznie jak ma to miejsce obecnie w przypadku odbioru paliwa opałowego.

– **dodawany ust. 6** – zmiana analogiczna do zmiany w art. 5 ust. 8, wprowadza taki sam obowiązek, jak opisany w uzasadnieniu do art. 5 ust. 8.

Art. 6a ust. 2 pkt 5, art. 6b ust. 2 pkt 5 i ust. 3 pkt 6, art. 6c ust. 2 pkt 3 i ust. 4 pkt 4 – zmiana analogiczna jak opisana w uzasadnieniu do art. 5, ma charakter dostosowujący, polega na skreśleniu wyrazów „pozycji CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10.

Dodawany art. 6d

– **ust. 1. i 3** – zgodnie z tym przepisem nowe obowiązki informacyjne dotyczące odbioru paliw silnikowych na stacjach paliw, o których mowa w art. 5 ust. 8 pkt 1 lit. b i art. 6 ust. 6 pkt 1 lit. b mogą zostać uproszczone poprzez wykorzystanie przez sprzedawców rozwiązań informatycznych obsługujących POS. Podmiot odbierający może uzupełniać zgłoszenia automatycznie – zbiorczo za miesiąc rozliczeniowy – o informacje o odbiorze paliw silnikowych przesyłając dane do rejestru o stanach wskazań urządzeń pomiarowych albo odmierzaczy wszystkich dystrybutorów, z których są wydawane towary. Dane te winny być przekazywane oddzielnie dla każdej stacji paliw ciekłych lub stacji kontenerowej, podając stan na godzinę 24.00 z każdego dnia okresu rozliczeniowego.

– **ust. 2** – zgodnie z tym przepisem dzięki wykorzystaniu zewnętrznych systemów obsługi POS podmioty, które zdecydują się na przekazywanie danych z tego systemu, będą obowiązane podawać dane raz w miesiącu, w terminie do 5. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym towar został dostarczony. W każdym innym przypadku obowiązek ten będzie musiał być dopełniony w dniu dostawy dla poszczególnych zgłoszeń.

– **ust. 4** – zgodnie z tym przepisem w przypadku, gdy podmiot odbierający nie prześle w sposób zbiorczy danych uzupełniających w terminie określonym w art. 6d ust. 2, organ KAS uzna za niewykonanie obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 8 pkt 1 lit. b i art. 6 ust. 6 pkt 1 lit. b dla każdego zgłoszenia odrębnie.

– **ust. 5** – zgodnie z tym przepisem podobnie jak dla zewnętrznego systemu lokalizacji minister właściwy do spraw finansów publicznych udostępni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra wymogi techniczne przekazywania informacji o odbiorze paliw silnikowych do rejestru i określi sposób ich przekazywania.

Art. 7 ust. 2 pkt 1 lit. h i pkt 2 lit. h – zmiana analogiczna jak w art. 5, ma charakter dostosowujący, polega na skreśleniu wyrazów „pozycji CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10.

Art. 7a uchyla się – obecne regulacje ustawowe zapewniają możliwość wskazywania w jednym zgłoszeniu kilku rodzajów towarów – co wynika z definicji „zgłoszenia” – dlatego też dookreślanie (ograniczanie) wykazu rodzajów towarów, które mogą być objęte jednym zgłoszeniem w rozporządzeniu jest bezprzedmiotowe.

Art. 7c ust. 1 – zmiana ma charakter dostosowujący podmiotowo. W wyliczeniu zmienianego przepisu pominięto podmiot sprzedający i podmiot nabywający, które są uczestnikami obrotu paliwami opałowymi, i do których ten przepis się odnosi co wymagało korekty.

Art. 8 – projektowana zmiana polega na dodaniu **ust. 1a** i wynika z konieczności nałożenia na podmiot odbierający towary objęte kodami CN 2710 i ex 2711 obowiązku aktualizowania danych o miejscach ich dostarczania. Zmiana ta jest związana z regulacją dodawaną w **art. 10 ust. 1b**.

Art. 9 ust. 1, 3 i 7 pkt 1 – przesyłanie i aktualizacja danych, o których mowa w art. 4a ust. 2 (analogicznie jak przesyłanie, uzupełnianie i aktualizacja zgłoszenia oraz przesyłanie miesięcznego zestawienia informacji dotyczących okresowych umów), następują za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych - przepis stanowi dostosowanie do obowiązującej praktyki. Wskazano też termin, w którym winno nastąpić przesyłanie i aktualizacja danych, o których mowa w art. 4a ust. 2, w przypadku niedostępności rejestru (**ust. 5 pkt 4**).

Art. 10 dodawany ust. 1b – zgodnie z projektowaną regulacją, przewoźnik analogicznie jak w przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego zgłoszenia, będzie obowiązany odmówić przyjęcia do przewozu towaru paliw silnikowych, w przypadku gdy:

- 1) dane adresowe miejsca dostarczenia towaru, są inne niż dane adresowe zarejestrowanego miejsca przez podmiot odbierający;
- 2) nie otrzyma numeru rejestracyjnego miejsca odbioru.

Intencją proponowanej zmiany jest aby przewóz paliwa do podmiotów prowadzących działalność gospodarczą był możliwy gdy podmioty te zarejestrowały miejsce odbioru paliwa i posiadają numer rejestracyjny tego miejsca odbioru.

Art. 12

– **ust. 1 pkt 1**– zmiana *expressis verbis* wskaże upoważnienie dla funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, pracowników jednostek organizacyjnych KAS oraz pracowników urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych zatrudnieniowych w komórkach organizacyjnych tego urzędu spoza KAS do przetwarzania zgromadzonych w rejestrze SENT danych z wykorzystaniem narzędzi informatycznych, jeżeli dane te są im niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań. Obecnie funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej są uprawnieni do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze w celu wykonywania kontroli przewozu towarów. Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej i pracownicy organów KAS mają dostęp do takich danych również w toku postępowania podatkowego, wykonywania kontroli podatkowej lub kontroli celno-skarbowej. Resort finansów realizuje również inne zadania m.in. prowadzi działalność analityczną, prognostyczną i badawczą dotyczącą zjawisk występujących we właściwości resortu oraz analizę ryzyka. Dane

te są również niezbędne w celu skutecznego rozpoznawania, wykrywania i zwalczania wybranych kategorii przestępstw i przestępstw skarbowych pozostających we właściwości Szefa KAS oraz naczelnika urzędu celno-skarbowego. Dane z rejestru SENT są udostępniane innym uprawnionym organom, jeżeli są niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań (innych niż kontrola przewozu towarów), co wynika z art. 12 ust. 2 ustawy.

W pkt 2 wyszczególnione zostały pozostałe organy uprawnione do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania w celu wykonywania kontroli przewozu towarów (Policja, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego).

– **ust. 4** – zmiana umożliwi Policji korzystanie z danych z rejestru w celu realizacji jej ustawowych zadań innych niż wynikające z ustawy SENT, w drodze teletransmisji. Dotychczas Szef KAS udostępniał dane z rejestru na wniosek. Projektowana zmiana uprości również wymianę informacji między Szefem KAS a Prezesem URE.

Art. 16 ust. 3 – zmiana redakcyjna. Polega na usunięciu daty ustawy o podatku od towarów i usług „z dnia 11 marca 2004 r.”.

Art. 18a – obecnie orzeczenie przepadku na rzecz Skarbu Państwa dotyczy wyłącznie zatrzymanych towarów (nie środków transportu) i tylko wówczas, gdy nie ustalono podmiotu, który posiada prawo do dysponowania towarem jak właściciel (art. 16 ust. 3 ustawy SENT). Brak jest natomiast uregulowań w zakresie sytuacji prawnej zatrzymanego środka transportu lub towaru, co do którego ustalono podmiot, który posiada prawo do dysponowania towarem jak właściciel, ale uprawniony podmiot nie jest zainteresowany odbiorem zatrzymanych ruchomości. Nieuzasadnione jest przechowywanie nieodebranych ruchomości i generowanie kosztów z tym związanych. Zaproponowane zostało, aby w takich przypadkach orzekany był przepadek ruchomości na rzecz Skarbu Państwa. Analogicznie jak ma to miejsce w przypadku towarów, co do których nie ustalono podmiotu, który posiada prawo do dysponowania towarem jak właściciel (art. 16 ust. 4 ustawy SENT). Z wnioskiem o orzeczenie przepadku środka transportu lub towaru na rzecz Skarbu Państwa występować będzie do sądu cywilnego naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy ze względu na miejsce kontroli przewozu towarów, analogicznie jak ma to miejsce w przypadku towarów, co do których nie ustalono podmiotu, który posiada prawo do dysponowania towarem jak właściciel (art. 16 ust. 4 ustawy SENT). Do spraw o przepadek środka transportu lub towaru zastosowanie będą miały odpowiednio przepisy art. 610¹-610⁵ ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.) regulujące przepadek na rzecz Skarbu Państwa.

Art. 20 – zaproponowano zmianę wyjaśniającą wątpliwość dotyczącą rachunku bankowego, na który należy uiścić opłaty za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towarów. Określono, że opłaty powinny być wpłacane na rachunek urzędu skarbowego, właściwego według siedziby dyrektora izby administracji skarbowej, który wydał postanowienie ustalające opłatę.

W **art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, i art. 24 ust. 3 i art. 26 ust 3 i 4** wykreślony został obowiązek badania w trakcie postępowania o nałożenie kary przesłanek odstąpienia od nałożenia kary. Decyzja o nałożeniu kary jest wydawana w indywidualnej sprawie przez naczelnika urzędu celno-skarbowego, w wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego i na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego. Podstawowym celem stosowania sankcji administracyjnych jest zapewnienie poszanowania prawa. Administracyjną karę pieniężną należy zatem rozumieć jako określone w ustawie ujemne skutki prawne, które następują, gdy adresat normy prawnej nie zastosuje się do ustanowionego nakazu albo zakazu. Decyzja wydawana na podstawie ustawy SENT winna rozstrzygać czy zaistniały okoliczności do nałożenia kary, a jeśli tak, to powinna być taka sama dla każdego podmiotu, który dopuścił się tego naruszenia. Dzięki temu, mając na względzie cele sankcji administracyjnych, tj. represja i prewencja, zapewnione zostaną jednolite standardy traktowania podmiotów. W doktrynie prawa i orzecznictwie wskazuje się, że stosowanie tego instrumentu prawnego przez prawodawcę ma na celu mobilizowanie podmiotów do terminowego i prawidłowego wykonywania obowiązków na rzecz państwa. Na taki cel stosowania sankcji administracyjnych przez ustawodawcę wskazywał wielokrotnie Trybunał Konstytucyjny (np. wyrok z dnia 29 kwietnia 1998 r., sygn. akt K 17/97, wyrok z dnia 25 marca 2010 r., sygn. akt P 9/08), wedle którego sankcje administracyjne są specyficzną formą odpowiedzialności prawnej polegającej na stosowaniu kar pieniężnych niemających charakteru grzywny. Istotą zaś administracyjnej kary pieniężnej jest profilaktyka i prewencja, ma ona bowiem zarówno zniechęcać do naruszenia obowiązków jak i skłaniać ukaranego do zapobiegania powtórnemu naruszeniu obowiązków w przyszłości. Cechą charakterystyczną sankcji administracyjnych, w tym kar pieniężnych jest również to, iż w razie stwierdzenia stanu niezgodnego z prawem (niedopełnieniu obowiązków, naruszeniu zakazów, itp.) stosowane są one niemal automatycznie z mocy ustawy, z tytułu odpowiedzialności obiektywnej (w oderwaniu od winy i okoliczności czynu). Taki jest również charakter kar pieniężnych nakładanych w oparciu o ustawę SENT na podmioty odpowiedzialne za realizację wynikających z niej obowiązków. Przyjęcie zaproponowanego rozwiązania pozwoli organom KAS usprawnić realizację ich ustawowych zadań, nie pozbawiając jednocześnie podmiotów uczestniczących w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, możliwości skorzystania z przysługujących im ułatwień. Należy bowiem zauważyć, że w przypadku nałożenia kary, podmiot na który kara zostanie nałożona może ubiegać się o udzielenie ulgi w spłacie tej kary, tj. o odroczenie terminu płatności, rozłożenie na raty, umorzenie w całości lub w części, uzasadniając to ważnym interesem podmiotu lub interesem publicznym. Takie rozwiązanie – weryfikacja przesłanek ważnego interesu podmiotu lub interesu publicznego na etapie wniosku o zastosowanie ulgi w spłacie nałożonej kary - jest spójne zarówno Ordynacją podatkową, jak i Kodeksem postępowania administracyjnego. Z uwagi na wątpliwości, czy do udzielania ulg w spłacie mają zastosowanie przepisy – Ordynacji podatkowej, czy też Kodeksu postępowania administracyjnego zaproponowana została zmiana doprecyzowująca w **art. 26 ust. 5**, zgodnie z którą do ulg w spłacie kar pieniężnych (analogicznie jak do nakładania tych kar), stosować się będzie odpowiednio przepisy Ordynacji podatkowej. Tym samym jednoznacznie wskazane zostało, że tryb nakładania kar pieniężnych wynikających z ustawy SENT oraz udzielanie ulg w spłacie tych kar, pozostanie uregulowany w jednej ustawie – Ordynacją podatkową.

Art. 22

– **ust. 1a** – w przypadku niewykonania przez przewoźnika obowiązku odmowy przyjęcia do przewozu paliw silnikowych w sytuacji niezgodności adresu dostawy z adresem miejsca wskazanego w potwierdzeniu przyjęcia zgłoszenia rejestracyjnego uproszczonego i jednoczesnego dostarczenia olejów opałowych do innego miejsca, na przewoźnika będzie nakładana kara pieniężna w wysokości 100 000 zł, o ile nie ustalono podmiotu, który nabył lub posiada to paliwo. W sytuacji, gdy przewoźnik wskaże odbiorcę paliwa, który nabył lub posiada ten towar, będzie mógł się uwolnić od nałożenia przez organ KAS kary pieniężnej. Jest to rozwiązanie spójne z analogiczną sytuacją w przypadku olejów opałowych.

– **ust. 2** – dane uzupełniane w zgłoszeniu przez przewoźnika, to dane wymienione w art. 5 ust. 4, ale również w ust. 4a i 4b. Brak uzupełnienia danych z ust. 4a i 4b (numerów identyfikacyjnych urzędów grzewczych niestacjonarnych, do których dostarczane jest paliwo opałowe i numerów identyfikacyjnych miejsca dostarczenia paliwa silnikowego) winno być sankcjonowane karą, tak jak w przypadku braku uzupełnienia przez przewoźnika innych danych, w tym numeru identyfikacyjnego miejsca dostarczenia paliwa opałowego (art. 5 ust. 4 pkt 1 lit. g).

Art. 23 – przepis w obecnym brzmieniu był przez niektóre podmioty interpretowany w taki sposób, że mogą one załadować i przewozić towar w ilości do 10% mniej lub więcej niż zadeklarowana w zgłoszeniu przewozu. Nie taki był cel tego przepisu. Dlatego też doprecyzowano, że dane dotyczące masy lub objętości towaru uważa się za prawidłowe, jeżeli stwierdzone rozbieżności w stosunku do masy lub objętości towaru wskazanego w zgłoszeniu wynoszą nie więcej niż 10% i są wynikiem właściwości fizyko-chemicznych przewożonego towaru. (np. zmiana objętości paliwa nastąpiła pod wpływem temperatury).

Art. 24

– **w ust. 1 pkt 1** – zmiana wynika z wprowadzonego w art. 8 obowiązku aktualizacji danych wymaganych przy rejestracji miejsca dostarczenia towarów, o których mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b lit. a lub b. Brak wykonania obowiązku skutkować będzie karą pieniężną.

– **w ust. 1a pkt 1** – zmiana dostosowawcza. Do kar pieniężnych stosuje się przepisy Ordynacji podatkowej, w której występuje pojęcie „oczywistej omyłki”, a nie „wynikiem oczywistego błędu”. Dlatego wyrazy „wynikiem oczywistego błędu” zastąpiono wyrazami „oczywistą omyłką”

– **ust. 1b** – jak wynika z prowadzonych analiz podmioty odbierające z uwagi na brak kary pieniężnej za niepotwierdzenie odbioru dostarczonego towaru nie uzupełniają zgłoszeń przewozu mimo ustawowego obowiązku. Proponuje się, aby zaniechanie tego obowiązku albo uzupełnienie danych niezgodnie ze stanem faktycznym przez podmiot odbierający skutkowało nałożeniem kary pieniężnej w wysokości:

- 1) 5000 zł – w przypadku podmiotu prowadzącego działalność gospodarczą;
- 2) 1000 zł – w przypadku podmiotu nieprowadzącego działalności gospodarczej.

Art. 26

– **ust. 1a** – proponuje się wprowadzenie ograniczenia czasowego na wszczęcie postępowania w sprawie nałożenia kary. Dotychczas jedyny limit, to wszczęcie postępowania w takim terminie, aby nałożenie kary nastąpiło w terminie 5 lat od dnia niedopełnienia obowiązku (art. 28 ustawy). Zaproponowane zostało, aby nie wszczynać postępowania, jeżeli upłynęło:

- 1) 6 miesięcy od dnia zakończenia kontroli, w przypadku gdy naruszenie ujawnione zostało podczas kontroli;
- 2) 12 miesięcy od zakończenia roku kalendarzowego, w którym nastąpiło niedopełnienie obowiązku, w przypadku gdy naruszenie ujawnione zostało w wyniku analizy danych w rejestrze.

Dłuższy termin na wszczęcie postępowania w przypadku gdy naruszenie ujawnione zostało w wyniku analizy danych w rejestrze, wynika z potrzeby analizy danych w dłuższym czasie, często w badanym okresie „rok do roku”.

– **ust. 2:**

– **pkt 1a** – wezwanie do stawienia się w miejscu kontroli, o którym mowa w art. 12a ust. 3 albo 4 ustawy SENT jest wystawiane i przekazywane przez naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego ze względu na miejsce przedstawienia środka transportu wskazane w tym wezwaniu. Brak reakcji przewoźnika powoduje, że organ który wezwał przewoźnika do przedstawienia środka transportu w miejscu dostarczenia towaru albo w oddziale celnym urzędu celno-skarbowego zlokalizowanym najbliżej miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju celem zrealizowania kontroli, jest właściwy do prowadzenia postępowań administracyjnych w sprawie wymierzenia kary pieniężnej za niewykonanie obowiązku przez przewoźnika.

– **pkt 2** – projektowana zmiana ma na celu wyeliminowanie wątpliwości dotyczących właściwości organu do nałożenia kary pieniężnej, w przypadku ujawnienia naruszenia obowiązków wynikających z art. 7c ustawy SENT.

– **ust. 3 i 4** – zmiana jest konsekwencją uchylecia przepisów o odstąpieniu o nałożeniu kary.

– **ust. 5** – zasady stosowania ulg w zapłacie nie są objęte ustawą SENT. Zmiana wskazuje na stosowanie w takim przypadku Ordynacji podatkowej.

Art. 31 – zmiany mają charakter dostosowawczy. Dodatkowo spójnik „albo” zastąpiono spójnikiem „lub”, bo niedopełnienie obowiązków, za które przewidziana jest kara z art. 22 ust. 1–2a nie wyklucza nałożenia kary w przypadku jednoczesnego niedopełnienia obowiązków, za które przewidziana jest kara z art. 22a lub 24 ust. 1 i 1a.

Art. 2. Zmiany w Prawie energetycznym

W ramach szczegółowych rozwiązań w Prawie energetycznym:

Art. 3 pkt 10d – zmiana definicji infrastruktury paliw ciekłych — proponuje się jej rozszerzenie definicji o nowy rodzaj tej infrastruktury, która ma zostać objęta nadzorem ze strony Prezesa URE, a którą są zakładowe stacje paliw ciekłych. Przedmiotowa zmiana wynika z objęcia także tej infrastruktury koniecznością zgłoszenia do Prezesa URE, a który to obowiązek jest opisany w dalszej części uzasadnienia.

Art. 3 pkt 10ha wprowadza nowe definicje do Prawa energetycznego, tj. definicje **zakładowej stacji paliw ciekłych** i powiązaną z nią definicję **podmiotu prowadzącego zakładową stację paliw ciekłych** (pkt 12j). Proponuje się, aby nadzorem Prezesa URE objęte zostały punkty przechowywania paliw ciekłych eksploatowanych przez każdy podmiot i wykorzystywanych przez te podmioty na ich potrzeby własne, czyli do konsumpcji. Brak jakiegokolwiek uporządkowanego nadzoru nad tą infrastrukturą w Polsce jest ostatnim ze źródeł powstawania nieprawidłowości w podaży paliw ciekłych na rynek polegających na konsumpcji paliw ciekłych z nielegalnych źródeł, często niespełniających wymagań jakościowych, z naruszeniem przepisów podatkowych (np. konsumpcja olejów smarowych zmieszanych z olejem napędowym), jak i prowadzenia z ich wykorzystaniem nielegalnego obrotu paliwem bez wymaganej koncesji. Przy braku mechanizmów weryfikacji tych punktów szacuje się, że skala zjawiska może dotyczyć od kilku tysięcy do nawet kilkunastu tysięcy takich obiektów. W ramach wprowadzenia nadzoru Prezesa URE nad zakładowymi stacjami paliw ciekłych proponuje się jego ograniczenie do obiektów, dla których łączna pojemność zbiorników w danym punkcie eksploatowanym przez dany podmiot wynosi co najmniej 2,5 m³ dla wszystkich paliw ciekłych z wyłączeniem gazu płynnego LPG, a w przypadku gazu płynnego LPG, co najmniej 4,5 m³, co odpowiada najbardziej typowym i popularnym wśród przedsiębiorców zbiornikom paliwowym. Zakłada się, że wprowadzenie nadzoru nad zakładowymi stacjami paliw ciekłych pozwoli w sposób istotny uporządkować rynek paliw ciekłych w Polsce, w tym pozwoli w sposób ścisły powiązać nadzór nad infrastrukturą paliw ciekłych ze strony Prezesa URE z systemem monitorowania przewozu paliw ciekłych do tej infrastruktury w ramach funkcjonującego systemu SENT.

W nowo projektowanym **art. 3 pkt 12j** zdefiniowano podmiot prowadzący zakładową stację paliw ciekłych, który jest rozumiany jako osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, prowadząca działalność gospodarczą lub osoba fizyczna prowadząca działalność rolniczą w rozumieniu ustawy dnia 11 kwietnia 2003 r. o kształtowaniu ustroju rolnego, która eksploatuje zakładową stację paliw ciekłych, zdefiniowaną w projektowanym art. 3 pkt 10ha. Co istotne definicja tego podmiotu nie odnosi się do prawa własności a do instytucji eksploatowania wynikającej z ustawy o dozorze technicznym.

W projektowanym **art. 3 pkt 45 lit. b tiret czwarte, piąte i szóste** proponuje się rozszerzyć definicję wytwarzania paliw ciekłych o procesy rozlewania gazu płynnego LPG do butli wielokrotnego napełniania, barwienie i znakowanie paliw ciekłych dla celów akcyzowych oraz przerób odpadów. Objęcie nadzorem koncesyjnym procesów oraz miejsc (instalacje wytwarzania paliw ciekłych) prowadzenia tych procesów wytwórczych (rozlewnie gazu płynnego, bazy paliw, w których barwi się i znakuje paliwa do celów akcyzowych, zakłady dokonujące, np. pyrolizy odpadów), przyczyni się do uszczelnienia nadzoru nad tymi procesami, w tym do ograniczenia nielegalnych miejsc prowadzenia tych procesów w Polsce. Proponowana zmiana wprowadza ujednoczenie pojęcia wytwarzania paliw ciekłych w rozumieniu Prawa energetycznego z pojęciem produkcji w rozumieniu reżimu akcyzowego, co dodatkowo przyczyni się do zapewniania przejrzystych zasad nadzoru na tymi procesami produkcyjnymi. Rozszerzenie obowiązków koncesyjnych o te procesy pozwoli także w sposób

kompleksowy zinventaryzować oraz zweryfikować stan techniczny infrastruktury paliw ciekłych wykorzystywanej do tych procesów.

W dodawanym **art. 4bb** nawiązuje się do obowiązków sprawozdawczych tożsamych z obowiązkami określonymi w art. 4ba. W przypadku tego przepisu na przedsiębiorstwa energetyczne zajmujące się koncesjonowanym wytwarzaniem paliw ciekłych nakłada się obowiązek prowadzenia wykazu przedsiębiorstw energetycznych zajmujących się wytwarzaniem, obrotem, w tym obrotem z zagranicą paliwami ciekłymi, podmiotów przywożących oraz odbiorców końcowych paliw ciekłych, którym świadczą usługi wytwarzania paliw ciekłych, odpowiednio do zakresu swojej działalności. Poszczególne elementy tego wykazu i obowiązki związane z prowadzeniem wykazu klientów oraz jego udostępnieniem w siedzibie przedsiębiorstwa oraz na stronie internetowej są analogiczne do zapisów art. 4ba.

W ramach dodawanego **art. 14l** proponuje się doprecyzować zasady prowadzenia niektórych rodzajów działalności koncesjonowanej w zakresie, w jakim dotyczą paliw ciekłych poprzez wskazanie, że mogą być one prowadzone wyłącznie z wykorzystaniem określonych rodzajów infrastruktury paliw ciekłych, tj. nakaz prowadzenia działalności wytwórczej tylko w instalacji wytwarzania paliw ciekłych, magazynowania lub przeładunku tylko w instalacjach magazynowania lub przeładunku paliw ciekłych a przesyłania lub dystrybucji paliw ciekłych tylko z wykorzystaniem rurociągów dedykowanych do tego celu. W połączeniu z odpowiednio sformułowanymi zakazami prowadzenia działalności poza tymi instalacjami zawartymi w projektowanych zmianach art. 43a pozwoli to uszczelnić prowadzenie tych procesów koncesyjnych w Polsce.

Kolejna zmiana dotyczy **art. 23**. Do zakresu działania Prezesa URE będzie należało kontrolowanie także podmiotów prowadzących zakładowe stacje paliw ciekłych (**ust. 2 pkt 21b**), prowadzenie, w postaci elektronicznej, rejestru zakładowych stacji paliw ciekłych (**ust. 2 pkt 21c lit. h**), oraz prowadzenie spraw, o których mowa a art. 43i ust. 1, tj. wydawanie decyzji o wpisie i wykreśleniu zakładowej stacji paliw ciekłych z rejestru tych stacji (**pkt 21f**).

W związku z rozszerzeniem listy organów opiniujących o Prezesa ULC, właściwego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, właściwego dyrektora urzędu morskiego lub Prezesa UTK zmiana **art. 23 ust. 4a** ma charakter zmiany dostosowującej. Organy te zostały dodane do wydających opinię.

W projektowanym **art. 23 ust. 3d i 3e** proponuje się rozszerzyć kompetencje nadzorcze Prezesa URE w zakresie zbierania dodatkowych informacji o podmiotach, które będą występowały z wnioskami o:

- a. zmianę koncesji na wytwarzania oraz obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, obecnie Prezes URE nie posiada tej kompetencji,
- b. udzielenie koncesji na obrót paliwami ciekłymi na terenie lotniska, do statków żeglugi śródlądowej albo statku morskiego oraz do pojazdów kolejowych,
- c. udzielenie koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą, której przedmiotem są smary.

Projektowane zmiany mają zwiększyć bezpieczeństwo regulacyjne dla tego organu, w tym pozwolić lepiej rozpoznać sytuację organizacyjną, finansową oraz infrastrukturalną danego podmiotu przed podjęciem decyzji w jego sprawie. W tym celu proponuje się wyposażyć Prezesa URE w prawo do wnioskowania o opinię do regulatorów sektorowych nadzorujących rynki specyficzne takie jak: lotniska, tereny kolejowe, czy porty morskie lub śródlądowe, na których dochodzi do handlu i dostaw paliw ciekłych oraz operacji logistycznych na paliwach ciekłych, a które są terenami zamkniętymi lub z ograniczonym dostępem dla innych organów administracji, co kwalifikuje je jako miejsca o podwyższonym ryzyku powstawania nieprawidłowości w podaży paliw ciekłych na rynek. Dlatego też w zakresie wydawania koncesji uprawniających do działania na takich terenach proponuje się wprowadzić mechanizm konsultowania wniosków odpowiednio z: Prezesem ULC, Prezesem UTK oraz dyrektorami urzędów morskich i dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej, którzy w oparciu o szczegółowe informacje zawarte we wniosku o rodzajach i miejscach oraz charakterze prowadzonej działalności paliwowej przekazane im przez Prezesa URE w postępowaniach koncesyjnych będą, z racji posiadanych kompetencji do nadzoru na tych segmentach rynku i terenami prowadzenia działalności, weryfikować poprawność i wiarygodność tych informacji. Ma to w swoim założeniu skutecznie wesprzeć Prezesa URE w regulacji rynku paliw ciekłych w Polsce. Ponadto ze względu na objęcie nadzorem koncesyjnym smarów w Polsce w zakresie kontroli źródeł ich podaży na rynek, projektowana zmiana wprowadza obowiązek konsultowania wniosków z właściwymi miejscowo marszałkami województw co wynika z nadzoru tych organów nad najważniejszym wymaganiem dla działalności smarowej w Polsce, którym jest obowiązek zapewniania określonych poziomów odzysku i recyklingu olejów odpadowych lub zapłaty opłaty produktowej z tytułu wprowadzanych na rynek olejów smarowych, co jest obecnie źródłem wielu nadużyć z sektora paliwowego. Już na etapie uzyskiwania koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych lub koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą w zakresie smarów, właściwy miejscowo marszałek województwa uzyska informację o zamiarze podjęcia tej działalności i będzie mógł zweryfikować zdolności danego podmiotu do wypełniania obowiązków w zakresie olejów odpadowych i przekazać swoją opinię do Prezesa URE co wzmocni nadzór koncesyjny nad tym rynkiem. W ramach zmian tego przepisu proponuje się także wyposażyć Prezesa URE w prawo do fakultatywnego wnioskowania o zaopiniowanie wniosków o udzielenie, zmianę, przedłużenie oraz cofanie także koncesji na obrót paliwami ciekłymi przez Prezesa RARS, Ministra Finansów, KG Policji, Ministra Sprawiedliwości, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa paliwowego państwa, ochroną interesów ekonomicznych państwa, zapewnieniem konkurencyjności rynku paliw ciekłych a także ochroną interesów odbiorców paliw ciekłych. Propozycja tego rozwiązania wynika z konieczności wzmocnienia kompetencji regulatora w stosunku do podmiotów, których działalność może rodzić pewne zastrzeżenia co do prawidłowości jej prowadzenia co wymagać będzie zebrania dodatkowych informacji o tych podmiotach celem podjęcia optymalnego rozstrzygnięcia koncesyjnego. Proponowane rozwiązanie jest proporcjonalne do skali rynku i możliwości Prezesa URE. Rozwiązanie to eliminuje konieczność obligatoryjnego opiniowania wszystkich spraw dotyczących najliczniejszej grupy ponad 6000 koncesji na obrót paliwami ciekłymi i pozwoli podejmować działania w przypadkach, w stosunku do których zachodzi uzasadnione ryzyko powstawania potencjalnych nieprawidłowości w prowadzonej działalności paliwowej.

W **art. 23r w ust. 3** proponuje się uzupełnić listę organów uprawnionych do kontrolowania faktu posiadania stosownej koncesji paliwowej, rejestracji jako podmiot przywozący oraz innych podstawowych obowiązków koncesyjnych, którymi są m.in. zgłoszenie infrastruktury paliw ciekłych, w tym zakładowych stacji paliw ciekłych do Prezesa URE, prowadzenie wykazów swoich klientów logistycznych, informowanie o zamiarze zaprzestania lub zawieszenia działalności czy prowadzenia działalności z uwzględnieniem obowiązku wzajemnej weryfikacji wymogu posiadania stosowanej koncesji lub wpisu do rejestru podmiotów przywozących, przez odpowiednio: Prezesa ULC, Prezesa UTK, dyrektorów urzędów morskich oraz dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej co jest konsekwencją włączenia tych organów w nadzór nad działalnością paliwową prowadzoną w obszarach ich właściwości, tj. na terenach lotnisk, terenach kolejowych czy w portach. Dodatkowo wskazane tereny są często równocześnie granicą państwa lub działalność taka może być prowadzona na terenach przygranicznych, szczególnie narażonych na powstawanie nieprawidłowości w operacjach paliwowych. Powyższe uzasadnia wyposażenie w prawo do kontroli tych obowiązków także Straży Granicznej, która jest dedykowana do ochrony i kontroli tych terenów w Polsce.

Ponadto ww. **art. 23r w ust. 3** dodaje się **pkt 4–6**. Proponuje się rozszerzyć zakres wykonywanych przez inne niż Prezes URE organy kontroli. Kontrola ta będzie dotyczyła również:

- 1) zgłoszenia do Prezesa URE zakładowych stacji paliw ciekłych;
- 2) prowadzenia wykazów przez przedsiębiorstwa energetyczne;
- 3) przestrzegania wykonania decyzji wykreślenia zakładowej stacji paliw ciekłych.

W związku z nowym przepisem (art. 41) zmiana **art. 23r ust. 4** ma charakter zmiany dostosowującej.

W **art. 32 ust. 1 pkt 2–4** wprowadza się doprecyzowanie zakresu działalności podlegającej koncesjonowaniu paliw ciekłych poprzez wyłączenie z zakresu działalności wymagającej koncesji dla usługowego magazynowania lub przeładunku smarów oraz ich rurociągowego przesyłania lub dystrybucji oraz obrotu nimi. Za niecelowe oraz nieproporcjonalne do celów niniejszej ustawy jest objęcie nadzorem koncesyjnym logistyki smarów, która charakteryzuje się całkowitą odmiennością od logistyki typowych paliw ciekłych. W przypadku smarów bardzo duża część produktów jest transferowana w łańcuchu dostaw jako produkt konfekcjonowany w różnego rodzaju opakowaniach jednostkowych, które są magazynowe lub przeładowywane w standardowych magazynach towarowych często z innymi towarami nie będącymi paliwami. Ponadto za niecelowe uznaje się objęcie nadzorem koncesyjnym wszystkich detalicznych punktów krajowego handlu smarami albowiem oznaczałoby to konieczność uzyskania koncesji na obrót paliwami ciekłymi dla wielu tysięcy przedsiębiorców (sklepy motoryzacyjne, markety budowlane lub wielobranżowe, drobne sklepy wielobranżowe), którzy obok swojej podstawowej działalności oferują klientom także produkty smarowe.

W **art. 32** proponuje się dodanie **ust. 3b**, zgodnie z którym obowiązkiem koncesyjnym objęte będą także przypadki sprowadzenia do Polski paliw ciekłych celem ich usługowego

przetworzenia na inne paliwa ciekłe i następnie sprzedaży jako nowego paliwa w Polsce. Obecnie jest to źródłem unikania obowiązków posiadania koncesji, gdyż realizowane jest to tylko w oparciu o wpis do rejestru podmiotów przywożących. Po wprowadzeniu tych zmian pierwsza sprzedaż nowego paliwa ciekłego przez podmiot, który zlecił jego usługowe przetworzenie w przedsiębiorstwie energetycznym posiadającym koncesję na wytwarzanie paliw ciekłych z wykorzystaniem paliw ciekłych sprowadzonych przez niego do Polski na podstawie wpisu do rejestru podmiotów przywożących (np. komponowanie frakcji gazu płynnego LPG, komponowanie czystego oleju napędowego sprowadzonego do Polski z biokomponentami i dodatkami) poza wpisem do rejestru podmiotów przywożących będzie wymagało koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą.

W ramach zmian **art. 32a–art. 32e**, na wzór wymagań koncesyjnych, proponuje się zwiększyć wymagania dla wpisania podmiotu do rejestru podmiotów przywożących oraz bieżącej kontroli prawidłowości wykonywania działalności objętej wpisem, a także określenia przypadków sankcyjnego wykreślenia podmiotów z rejestru podmiotów przywożących. Powyższe propozycje wynikają z faktu, że większość podmiotów zarejestrowanych obecnie w rejestrze, który liczy ponad 500 pozycji, stanowią w pełni profesjonalni przedsiębiorcy, dla których wypełnienie tych wymagań nie powinno stanowić obciążenia, a których brak weryfikacji obecnie jest przyczyną nadużywania tej instytucji do przywozu i podaży paliw ciekłych na rynek bez wymaganej koncesji paliwowej i z pominięciem realizacji innych obowiązków publicznoprawnych. Taki stan rzeczy stanowi także zaburzenie reguł konkurencji pomiędzy podmiotami, które prowadzą operacje paliwowe na podstawie koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą objętych licznymi wymaganiami, a podmiotami wpisanymi tylko do rejestru podmiotów przywożących, które nie spełniają tych wymagań choć faktycznie prowadzą identyczną działalność gospodarczą. W ramach zmian dotyczących podmiotów przywożących zakłada się:

- 1) obowiązek posiadania oddziału w Polsce przez podmiot zagraniczny;
- 2) podawanie numeru potwierdzającego rejestrację w Polsce podmiotu przywożącego, w tym oddziału podmiotu zagranicznego na potrzeby podatku od towarów i usług;
- 3) badanie zdolności tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych ropy i paliw od przywożonych przez siebie paliw w zakresie posiadania własnej instalacji magazynowania paliw ciekłych lub zawarcia stosowanej umowy w tym zakresie;
- 4) brak możliwości wpisania do rejestru podmiotu w stanie likwidacji lub upadłości;
- 5) zbadanie, na wzór wymogów koncesyjnych, niekaralności podmiotu przywożącego oraz niekaralności podmiotu, który go kontroluje kapitałowo lub decyzyjnie;
- 6) wyposażenie Prezesa URE w prawo do badania prawidłowości i wiarygodności danych zawartych we wniosku o rejestrację takiego podmiotu;
- 7) określenie katalogu przesłanek, gdy taki podmiot powinien zostać wykreślony z rejestru podmiotów przywożących, do których zalicza się między innymi: brak powołania oddziału w Polsce, brak rejestracji na potrzeby podatku od towarów i usług lub posługiwanie się w obrocie gospodarczym innym numerem rejestracyjnym w tym zakresie, skazanie za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe, brak wypełniania obowiązku tworzenia zapasów obowiązkowych lub wnoszenia opłaty zapasowej, brak wypełniania obowiązku odzysku i recyklingu olejów odpadowych bądź wnoszenia opłaty produktowej, notoryczne

naruszanie warunków prowadzenia przemieszczeń paliw ciekłych określonych w systemie SENT, notoryczne naruszanie obowiązków sprawozdawczych i informacyjnych określonych w przepisach Prawa energetycznego.

Wprowadzenie w art. 32c projektu ustawy nowego ustępu ust. 3a (zawieszenie postępowanie o wpis do rejestru podmiotów przywożących), ma na celu pogłębioną weryfikację podmiotów ubiegających się o wpis do rejestru podmiotów przywożących, zwłaszcza wobec podmiotów, a także wobec członków zarządów i rad nadzorczych tych spółek, którym postawiono zarzuty w sprawie popełnienia przestępstwa lub przestępstwa skarbowego, mającego związek z prowadzoną działalnością gospodarczą. Zawieszenie postępowania o wpis do tego rejestru w takich przypadkach pozwoli na ostateczne rozstrzygnięcie postępowań przygotowawczych lub sądowych przez inne organy prowadzące te postępowania.

W ramach zmian **art. 33** w **ust. 1b** proponuje się w dodawanym **pkt 5** rozszerzyć katalog przesłanek, których niewypełnianie uniemożliwia udzielenie koncesji na rzecz danego podmiotu, w kontekście obowiązku odzysku i recyklingu olejów odpadowych.

W **ust. 1c** w **dodawanym pkt 3** proponuje się dodać obowiązek powiadamiania Prezesa URE przez przedsiębiorstwo energetyczne o zawarciu każdej kolejnej umowy z organizacją odzysku, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej oraz każdej zmianie tej umowy.

Powyższe wymagania będą badane przez Prezesa URE już na etapie uzyskiwania tych koncesji, co powinno doprowadzić do dopuszczenia na rynek smarów tylko wiarygodnych podmiotów, które uprawdopodobnią w stopniu należyty, że będą wypełniać ten obowiązek.

Kolejna zmiana **art. 33** dotyczy propozycji dodania w **ust. 3 pkt 8 i 9**. Z brzmienia proponowanych przepisów wynika, że Prezes URE może nie wydać koncesji wnioskodawcy, który nie zapewnienia właściwej rękojmi prawidłowego wykonywania działalności objętej koncesją oraz którego w ciągu ostatnich 3 latach wykreślono z rejestru podmiotów przywożących w skutek naruszenia warunków funkcjonowania podmiotu.

Dodawany **art. 33a** ma na celu nałożenie na podmioty przywożące analogicznego obowiązku jaki został nałożony na podmioty posiadające koncesję w zakresie paliw ciekłych o zawarciu każdej kolejnej umowy z organizacją odzysku, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej oraz każdej zmianie tej umowy.

W **art. 35** w **ust. 1** (w dodawanym **pkt 7**) proponuje się wprowadzić obowiązek dołączenia do wniosku koncesyjnego standardowego biznesplanu przyszłej działalności koncesjonowanej, który ma wskazać Prezesowi URE zestawienie prognozowanych rocznych przychodów oraz kosztów działalności jak i sposób finansowania działalności wraz z analizą opłacalności finansowej przyjętego modelu prowadzenia tej działalności co ma wspomóc regulatora w ocenie wiarygodności oraz rentowności planowanej działalności koncesjonowanej, szczególnie w zestawieniu z badaniem zasobów finansowych jakimi dysponuje podmiot wnioskujący o koncesję.

Projektowane przepisy ujęte w **art. 35 ust. 1c pkt 3** rozszerzają obecnie obowiązujące obowiązki dot. sposobu przez podmiot ubiegający się o koncesję realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego, o którym mowa w art. 23 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych na okres co najmniej 3 lat. Zmiana ma na celu wskazanie przedsiębiorcom, już na etapie wchodzenia na rynek paliwowy, że obowiązek realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego ulega z roku na rok zmianom i jest coraz bardziej rozbudowany, tak aby przedsiębiorcy nie byli zaskoczeni obowiązkami, jakie będą na nich ciążyć w przyszłości.

W **art. 35 w ust. 1c** proponuje się także dodanie **pkt 9–11**. W **pkt 9** proponuje się zwiększenie nadzoru nad działalnością paliwową w portach, lotniskach oraz terenach kolejowych poprzez wprowadzenie obowiązku podawania we wniosku koncesyjnym na wytwarzanie paliw ciekłych oraz koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą informacji o zamiarze sprzedaży i warunkach dostaw paliw ciekłych na lotniskach, do statków żeglugi morskiej lub śródlądowej oraz do pojazdów kolejowych. Analogiczny obowiązek wprowadza się w nowo projektowanym **ust. 1e** w stosunku do wniosku o udzielenie koncesji na obrót paliwami ciekłymi. W **pkt 10 i 11** proponuje się dodać obowiązek wskazania we wniosku o koncesję informacji o sposobie wypełnienia obowiązku odzysku i recyklingu olejów w okresie co najmniej 3 lat oraz podanie numeru podmiotu ubiegającego się o te koncesje jaki posiada w rejestrze, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, co wiąże się z wprowadzeniem nadzoru koncesyjnego nad rynkiem smarów w Polsce.

Zmiany w **art. 37** dotyczą treści samej koncesji. Proponuje się dodać przepis **ust. 1d** obligujący Prezesa URE do zamieszczenia w koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, obrót paliwami ciekłymi, w tym obrót paliwami ciekłymi z zagranicą warunków sprzedaży oraz dostawy paliw ciekłych na lotniskach, do statków żeglugi morskiej lub śródlądowej, statków rybackich oraz do pojazdów kolejowych.

W aktualnym brzmieniu **ust. 2c** w przypadku zmiany danych przedsiębiorstwo energetyczne jest obowiązane złożyć wniosek o zmianę koncesji najpóźniej w terminie 7 dni od dnia zaistnienia tych zmian. W celu doprecyzowania początku biegu powyższego terminu w **ust. 2c** proponuje się dodać, że w przypadku podmiotów zarejestrowanych w Krajowym Rejestrze Sądowym za dzień zaistnienia zmian uznaje się dzień ogłoszenia wpisu o tych zmianach do Krajowego Rejestru Sądowego w Monitorze Sądowym i Gospodarczym.

W ramach proponowanych zmian **art. 38a ust. 1 pkt 2, 6a, 6b, 6c i 7** wprowadza się doprecyzowanie i rozszerzenie katalogu danin publicznych, których prawidłowy pobór ma zabezpieczać złożone zabezpieczenie majątkowe w wysokości 10 mln zł dla każdego rodzaju działalności. Dotyczy to w szczególności zabezpieczenia kar z tytułu naruszenia w bieżącej działalności przepisów Prawa energetycznego, które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2019 r., opłaty emisyjnej z tytułu wytwarzania i obrotu z zagranicą olejów napędowych oraz benzyn silnikowych, a także opłaty produktowej w zakresie smarów oraz kar pieniężnych z tytułu naruszeń ustawy SENT

Dodatkowo dla niektórych rodzajów działalności proponuje się w nowo projektowanym **art. 38aa ust. 1** fakultatywny wymóg złożenia zabezpieczenia, tyle że w obniżonej do 1 mln zł wysokości w stosunku do następujących rodzajów działalności wytwarzania paliw ciekłych:

- 1) rozlewnia gazu płynnego LPG do butli wielokrotnego napełniania;
- 2) barwienia i znakowania paliw ciekłych do celów akcyzowych;
- 3) przerobu odpadów;
- 4) usługowego wytwarzania paliw ciekłych w drodze dodawania dodatków w wielkości nieprzekraczającej 0,2% tzw. „mikroprodukcja”.

Ponadto ze względu na koncesjonowanie wytwarzania i obrotu z zagranicą smarów w **ust. 3** zaproponowano możliwość wymogu złożenia zabezpieczenia majątkowego dla tych rodzajów działalności, również w wysokości 1 mln złotych.

Powyższe rozwiązanie ma celu dostosować wielkość stosowanych zabezpieczeń majątkowych do faktycznych rozmiarów prowadzonej działalności oraz proporcjonalnie do rzeczywistego ryzyka powstawania w ich przypadku możliwych nieprawidłowości w rozliczaniu obowiązków publicznoprawnych, które w tych przypadkach nie są tak duże jak w przypadku standardowej działalności polegającej na wytwarzaniu paliw ciekłych, czy też obrocie paliwami ciekłymi z zagranicą. W przypadku barwienia i znakowania paliw ciekłych do celów akcyzowych oraz rozlewania gazu płynnego do butli wielokrotnego napełniania będzie to dotyczyło nowych działalności obejmowanych nadzorem koncesyjnym na mocy przedmiotowej nowelizacji, która powinna doprowadzić do dokładnego zinwentaryzowania miejsc oraz skali prowadzonych działalności. W przypadku gdy przedsiębiorstwo energetyczne będzie łączyło działalność koncesyjną wymagającą złożenia 10 mln zł z działalnością wymagającą złożenia zabezpieczenia w wysokości 1 mln zł, proponowane przepisy zakładają, w takim przypadku obowiązek złożenia tylko jednego zabezpieczenia w wysokości 10 mln zł (**ust. 2 i 4**).

W **art. 41** (w ust. 2, 2b, 2c i 2d) proponuje się wprowadzenie rozszerzonego katalogu obligatoryjnego oraz fakultatywnego (z urzędu) cofania koncesji, a w szczególności koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych, koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą oraz koncesji na magazynowanie lub przeładunek paliw ciekłych, do których zaliczać się będą przypadki powtarzających się pomimo wezwań Prezesa URE do ich zaprzestania, naruszeń podstawowych wymagań dla tych rodzajów działalności koncesjonowanych określonych w Prawie energetycznym takie jak: brak zapłaty opłaty koncesyjnej, brak realizacji sprawozdawczości, brak zgłoszenia infrastruktury paliw ciekłych, nie prowadzenie wykazu klientów, prowadzenia działalności z naruszeniem wymagań dotyczących należytej weryfikacji klientów pod kątem obowiązku posiadania przez nich stosowanej koncesji oraz wymań dotyczących stosowania Nomenklatury Scalonej (kodów CN) dla paliw ciekłych, itp. Katalog przesłanek do cofania koncesji paliwowych uzupełnia istotne i notoryczne naruszenie wymagań szeroko rozumianego systemu SENT oraz obowiązków odzysku i recyklingu olejów odpadowych, a także zapłaty wymaganej opłaty produktowej w zakresie smarów na zasadach określonych w ustawie z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej.

Zgodnie z projektowanym przepisem **art. 41 ust. 6c** Prezes URE będzie niezwłocznie powiadamiał właściwy ze względu na siedzibę przedsiębiorstwa energetycznego zarząd województwa o cofnięciu lub wygaśnięciu koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych lub koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą oraz o wykreśleniu podmiotu z rejestru podmiotów przywożących, jeżeli przedmiotem tych rozstrzygnięć będzie działalność gospodarcza obejmująca smary. Ma to na celu stałą wymianę informacji oraz realizację zadań przez zarządy województw wobec podmiotów, które nie będą mogły prowadzić działalności w zakresie wytwarzania, przywozu i obrotu z zagranicą smarami.

W dodawanym **art. 42c** proponuje się wprowadzenie nowej instytucji wygaszania koncesji na obrót paliwami ciekłymi, w przypadku gdy podmiot, nie dokona obrotu paliwem ciekłym przez kolejne, następujące po sobie 12 miesięcy.

W takim przypadku Prezes URE, w drodze decyzji, będzie stwierdzał wygaśnięcie koncesji na obrót paliwami ciekłymi. Powyższe rozwiązanie ma przeciwdziałać zjawisku uzyskiwania dużej liczby koncesji na obrót paliwami ciekłymi na przyszłość celem ich kolejnego wykorzystywania do prowadzenia działalności gospodarczej często z naruszeniem wymagań prawa. Powyższe rozwiązanie ma doprowadzić do utrzymania na rynku tylko koncesji faktycznie wykorzystywanych do prowadzenia działalności gospodarczej.

W ramach zmian w **art. 43a**, proponuje się rozbudować katalog wymagań dla prowadzenia działalności koncesjonowanej stanowiący kanon tzw. „solidarnej odpowiedzialności koncesyjnej” za działanie na rynku przedsiębiorców energetycznych i podmiotów przywożących, z którymi dany koncesjonariusz współpracuje. W tym zakresie projekt zakłada pogłębioną weryfikację podmiotów rynkowych przez samych uczestników rynków, co mieści się w wypełnianiu kryteriów należytej staranności we współpracy handlowej podmiotów profesjonalnych, w zakresie:

- 1) zakazu zakupu paliw ciekłych do dalszej odsprzedaży od podmiotów nie posiadających stosowanych koncesji uprawniających do prowadzenia sprzedaży takich paliw ciekłych (**ust. 1a**);
- 2) zakazu sprzedaży paliw ciekłych lub zlecenia usług logistycznych i wytwórczych podmiotom, których infrastruktura nie została zgłoszona do Prezesa URE, a w zakresie odsprzedaży paliw ciekłych lub ich zużycia na potrzeby własne także w zakresie weryfikacji przez sprzedającego czy infrastruktura kupującego, np. stacja paliw lub zakładowa stacja paliw ciekłych spełnia wymagania przepisów odrębnych dopuszczające je do eksploatacji i bieżącego użytkowania (**ust. 1b**);
- 3) nakazu świadczenia usług logistycznych w zakresie paliw ciekłych jak i usług wytwarzania paliw ciekłych tylko pomiędzy podmiotami posiadającymi stosowane koncesje i wpisanymi do rejestru podmiotów przywożących, rejestru Prezesa RARS, jeżeli są one wymagane jak i zakazu zlecenia takich usług podmiotom nie posiadającym koncesji wymaganych do tego typu operacji (**ust. 2a, 6 i 7**);
- 4) wyrażonego wprost zakazu prowadzenia działalności polegającej na wytwarzaniu paliw ciekłych, magazynowaniu lub przeładunku paliw ciekłych, przesyłania lub dystrybucji paliw ciekłych poza instalacjami wytwarzania paliw ciekłych, instalacjami magazynowania lub przeładunku paliw ciekłych oraz rurociągami przesyłowymi lub

dystrybucyjnymi i powiązаныmi z tymi rurociągami urządzeniami technicznymi, co ma dodatkowo uszczelniać te rodzaje działalności (**ust. 2b, 2c i 5**);

- 5) doprecyzowania zasad, określonych obecnie w ust. 3, poprzez wprowadzenie obowiązku umieszczania nazw i kodów CN paliw ciekłych na dokumentach potwierdzających: przywóz oraz wywóz paliw ciekłych, zakup oraz sprzedaż paliw ciekłych na podstawie faktury, świadczenie usług przesyłania lub dystrybucji paliw ciekłych albo usług magazynowania lub przeładunku paliw ciekłych lub usług wytwarzania paliw ciekłych przez podmioty prowadzące wszystkie rodzaje działalności koncesjonowanej i przywozu paliw ciekłych jako podmiot przywożący. Ma to w swoim założeniu zwiększyć transparentność rynku paliw ciekłych i eliminować zjawisko manipulowania nazwą lub kodem CN paliwa celem omijania obowiązku koncesyjnego i innych zobowiązań publicznoprawnych (**ust. 3a**).

Zmiana w **art. 43e** w **ust. 1** wyłącza z obowiązku informacyjnego infrastrukturę zakładowych stacji paliw ciekłych, w związku z kompleksowym uregulowaniem tej instytucji prawnej w kolejnych nowo projektowanych przepisach.

W dodawanych **art. 43h-art. 43j** proponuje się wprowadzić obowiązek rejestracji przez Prezesa URE zakładowych stacji paliw ciekłych przez podmioty prowadzące takie stacje Prezes URE opracuje wzór wniosku niezbędnego do dokonania rejestracji oraz udostępni go na stronie internetowej urzędu (**art. 43h ust. 3**), zgodnie z proponowaną definicją zakładowej stacji paliw ciekłych, będzie dotyczyć stacji, której łączna pojemność zbiorników będzie wynosić co najmniej 2,5 m³ a w przypadku gazu płynnego LPG co najmniej 4,5 m³.

Zgłoszenie rejestracyjne zakładowej stacji paliw ciekłych (**art. 43h ust. 2**) ma obejmować oznaczenie podmiotu eksploatującego ten obiekt, jego dane rejestrowe na potrzeby działalności gospodarczej, podatkowej oraz rolniczej, jeżeli taka jest prowadzona, wskazanie lokalizacji stacji, jej wielkość poprzez podanie liczby oraz wielkości zbiorników, rodzaj paliw ciekłych gromadzonych na potrzeby własne z wykorzystaniem tego obiektu, a także kopię ostatecznych decyzji lub postanowień, na podstawie których zakładowa stacja paliw ciekłych została dopuszczona do użytkowania.

W przypadku gdy zgłoszenie nie będzie spełniało wymagań Prezesa URE będzie wzywał podmiot do usunięcia braków zgłoszenia w terminie do 30 dni od dnia doręczenia wezwania. Zgłoszenie, którego braki nie zostały usunięte w wyznaczonym terminie pozostawiane będą bez rozpoznania (**art. 43i ust. 6**).

Na mocy projektowanego **art. 43i ust. 1** na podstawie przedłożonego kompletnego zgłoszenia Prezes URE dokona wpisu zakładowej stacji paliw ciekłych do rejestru tych stacji. Rejestr ten będzie zawierał informacje podane w zgłoszeniu (**art. 43i ust. 2**).

Przed dokonaniem wpisu do rejestru, Prezes URE będzie mógł przeprowadzić kontrolę w zakresie prawidłowości informacji oraz dokumentów zawartych w zgłoszeniu. Do kontroli tej będą miały zastosowanie przepisy art. 23r (**art. 43i ust. 7 i 8**).

Rejestr zakładowych stacji paliw ciekłych będzie jawny i prowadzony w formie elektronicznej na stronach URE (**art. 43i ust. 3**), co pozwoli sprawdzić odbiorców paliw silnikowych i dochować należytej staranności po stronie sprzedawcy.

Na podstawie zgłoszenia składanego przez prowadzącego zakładową stację paliw ciekłych, Prezes URE będzie dokonywał również zmiany wpisu w rejestrze zakładowych stacji paliw ciekłych (**art. 43i ust. 9**).

Wpis, zmiana wpisu do rejestru zakładowych stacji paliw ciekłych, a także wykreślenie z tego rejestru będzie zwolnione z opłaty skarbowej (**art. 43i ust. 10**). Wynika to z faktu, że będzie to postępowanie bardzo uproszczone nie wymagające prowadzenia postępowania dowodowego.

Na mocy projektowanego **art. 43j** Prezes URE będzie wykreślał, w drodze decyzji, zakładową stację paliw ciekłych z rejestru w przypadku:

- 1) sprzedaży lub innej formy rozporządzenia zakładową stacją paliw ciekłych, w wyniku którego prawo do jej eksploatacji nabędzie inny podmiot;
- 2) zakończenia eksploatacji zakładowej stacji paliw ciekłych;
- 3) zmiany przeznaczenia zakładowej stacji paliw ciekłych na stację paliw ciekłych wykorzystywaną wyłącznie do prowadzenia działalności na podstawie koncesji.

W projektowanych zmianach **art. 56 ust. 1** uzupełnia się katalog sankcji za naruszenie nowych wymagań dla prowadzenia działalności dotyczącej paliw ciekłych wprowadzanych przedmiotową nowelizacją. W szczególności dotyczy to sankcji za niedopełnienie obowiązków zgłoszeniowych dla zakładowych stacji paliw ciekłych, gdzie proponuje się karę w wysokości 10 000 zł za każdą niezgłoszoną do Prezesa URE zakładową stację. Analogiczna sankcja przewidziana jest w przypadku nieprzekazywania w terminie formularza rozliczenia opłaty koncesyjnej, a w przypadku przekazywania w tym formularzu danych nieprawdziwych kara administracyjna będzie mogła wynieść od 5000 zł nawet do 50 000 zł w zależności od skali oraz charakteru stwierdzonych nieprawidłowości. Nowelizacja zakłada wprowadzenie kary administracyjnej w wysokości od 50 000 zł do 250 000 zł, m.in. w przypadkach:

- 1) prowadzenia sprzedaży paliw ciekłych do infrastruktury paliw ciekłych niezgłoszonej do Prezesa URE, jeżeli taka rejestracja była wymagana oraz do infrastruktury paliw ciekłych, która nie spełnia wymagań umożliwiającej jej legalną eksploatację;
- 2) naruszenia zakazu prowadzenia działalności koncesjonowanej polegającej na wytwarzaniu paliw ciekłych, magazynowaniu lub przeładunku paliw ciekłych oraz przesyłania lub dystrybucji paliw ciekłych poza instalacjami dedykowanymi przepisami Prawa energetycznego do tego rodzaju działalności;
- 3) naruszania wymogów zawartych w rozbudowanym katalogu wymagań wskazanych art. 43a Prawa energetycznego dotyczących obowiązkowej weryfikacji koncesyjnej podmiotów, którym zleca się określone usługi wytwarzania paliw ciekłych lub magazynowania lub przeładunku paliw ciekłych, jak i zakupu tych usług od tak zweryfikowanych podmiotów.

Art. 3. Zmiany w ustawie z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi

– art. 18 ust. 10 pkt 4a i 4b

W art. 3 projektu ustawy zaproponowano wprowadzenie do uregulowań dotyczących dopuszczalności sprzedaży napojów alkoholowych sankcji o charakterze administracyjnym przez dodanie nowych przesłanek powodujących cofnięcie zezwolenia na sprzedaż napojów alkoholowych przeznaczonych do spożycia w miejscu lub poza miejscem sprzedaży. Te nowe przesłanki dotyczą uchybienia przepisom związanym z ewidencjonowaniem obrotu, jak również przepisom o grach hazardowych dotyczącym posiadania automatów do gier. Zaproponowane rozwiązanie nakłada nowe obowiązki na kontrolujących działalność podmiotów dokonujących sprzedaży alkoholu. W przypadku stwierdzenia co najmniej dwukrotnie w okresie 6 miesięcy, że przedsiębiorca sprzedaje napoje alkoholowe z pominięciem kasy rejestrującej lub nie wystawia dokumentu z kasy rejestrującej lub nie wydaje paragonu z kasy fiskalnej oraz w razie stwierdzenia w lokalu stanowiącym punkt sprzedaży napojów alkoholowych posiadania automatu do gier wbrew zakazowi określonemu w przepisie art. 15j ust. 1 ustawy z dnia 19 listopada 2009 r. o grach hazardowych, właściwy organ KAS stwierdzający te naruszenia przekaże informacje w tym zakresie organom wydającym zezwolenie na sprzedaż alkoholu. Informacje takie stanowią podstawę do wszczęcia postępowania administracyjnego w przedmiocie cofnięcia zezwolenia na sprzedaż alkoholu. Informacja o stwierdzonych uchybieniach nie stanowi przesłanki do cofnięcia zezwolenia, a jedynie informację inicjującą wszczęcie postępowania administracyjnego w przedmiocie cofnięcia zezwolenia. Organ wydający zezwolenie będzie zobligowany do przeprowadzenia postępowania dowodowego przed wydaniem rozstrzygnięcia o wydaniu zezwolenia. W tym postępowaniu będzie musiał dołączyć materiał dowodowy potwierdzający zaistnienie naruszenia.

Prowadzenie działalności w zakresie obrotu alkoholem wymaga zastrzeżonej rękojmi wiarygodności takiego podmiotu. Dlatego nieewidencjonowanie obrotu stanowi zaprzeczenie tej wiarygodności. Powyższe argumenty należy odpowiednio odnieść do obowiązku przestrzegania uregulowań o grach hazardowych. Są one niezwykle rygorystyczne jeśli chodzi o posiadanie automatów do gier. W praktyce organów ścigania zdecydowana większość ujawnień tego rodzaju urządzeń w placówkach handlowych czy usługowych wiąże się z uczestnictwem przedsiębiorcy w „szarej strefie” rynku hazardowego. Proponowana regulacja stanowi mechanizm eliminowania z legalnego obrotu gospodarczego przedsiębiorców łamiących przepisy dotyczące ewidencjonowania sprzedaży wyrobów alkoholowych oraz zakaz posiadania automatów do gier.

Art. 18⁷ – w przypadku stwierdzenia co najmniej dwukrotnie w okresie 6 miesięcy, że przedsiębiorca sprzedaje napoje alkoholowe z pominięciem kasy rejestrującej lub nie wystawia dokumentu z kasy rejestrującej lub nie wydaje paragonu z kasy fiskalnej oraz w razie stwierdzenia w lokalu stanowiącym punkt sprzedaży napojów alkoholowych posiadania automatów do gier wbrew zakazowi określonemu w przepisie art. 15j ust. 1 ustawy z dnia 19 listopada 2009 r. o grach hazardowych, właściwy organ stwierdzający te naruszenia przekaże takie informacje organom wydającym zezwolenie, a te po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego w przypadku potwierdzenia informacji będą zobligowane do cofnięcia zezwolenia. Otrzymanie takich informacji usprawni postępowanie dowodowe w sprawach dotyczących cofnięcia przedmiotowego zezwolenia.

Nadmienić należy, że ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi określa zadania organów administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego obowiązanych do podejmowania działań zmierzających do ograniczania spożycia napojów alkoholowych oraz zmiany struktury ich spożywania, inicjowania i wspierania przedsięwzięć mających na celu zmianę obyczajów w zakresie sposobu spożywania tych napojów, działania na rzecz trzeźwości w miejscu pracy, przeciwdziałania powstawaniu i usuwania następstw nadużywania alkoholu, a także wspierania działalności, w tym zakresie organizacji społecznych i zakładów pracy. Mając na uwadze powyższe należy zauważyć, iż proponowana zmiana zmierza nie tylko w kierunku ograniczenia „szarej strefy”, ale również wpłynie korzystnie na społeczne skutki spożywania alkoholu. Dodatkowo projektowane zmiany będą stanowić też czynnik wspomagający gminy w sprawowaniu efektywnego nadzoru nad realizacją posiadanych zezwoleń na sprzedaż napojów alkoholowych.

Art. 4. Zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

W art. 4 projektu proponuje się wprowadzić zamiany w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej tożsame, jak w Prawie lotniczym, ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ustawie o żegludze śródlądowej, co wynika z włączenia w zmienianym Prawie energetycznym Prezesa ULC, Prezesa UTK, dyrektorów urzędów morskich oraz dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej w system nadzoru nad działalnością na rynku paliw ciekłych w obszarze ich jurysdykcji, co wymaga dostosowania kompetencji, w tym przypadku dyrektorów urzędów morskich.

Art. 5. Zmiany w Ordynacji podatkowej.

Zgodnie z art. 5 projektu ustawy dokonano zmiany w art. 299 § 3 pkt 18 – proponowana zmiana rozszerza katalog podmiotów uprawnionych do dostępu do informacji zawartych w aktach spraw podatkowych, z wyłączeniem informacji określonych w art. 182 tej ustawy o Prezesa RARS. Na podstawie art. 29 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1537, z późn. zm.) Prezes RARS przeprowadzania kontrole u podmiotów objętych obowiązkiem tworzenia i utrzymywania zapasów, o których mowa w tej ustawie, a także u przedsiębiorców świadczących usługi magazynowania oraz którym zlecono tworzenie i utrzymywanie tych zapasów, stąd potrzeba udostępnienia danych akcyzowych, które uproszczą i usprawnią wykonywanie kontroli przez pracowników agencji.

Art. 6, art. 7 i art. 8 Zmiany w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

W art. 6 do art. 8 projektu podobnie jak w art. 2 wprowadza się zamiany w ustawie o żegludze śródlądowej, ustawie – Prawo lotnicze, ustawie o transporcie kolejowym, co wynika z włączenia dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, Prezesa ULC oraz Prezesa UTK,

w system nadzoru nad działalnością na rynku paliw ciekłych w obszarze ich jurysdykcji, co wymaga zmian w tych ustawach, które regulują szczegółowe kompetencje tych organów.

Art. 9. Zmiany w ustawie o podatku akcyzowym.

Zgodnie z art. 9 projektu ustawy dokonano zmiany:

Art. 47a ust. 3 – projektowana zmiana ma charakter doprecyzowujący. Wyroby akcyzowe objęte zerową stawką akcyzy ze względu na ich przeznaczenie są magazynowane w składzie podatkowym wyłącznie w procedurze zawieszenia poboru akcyzy.

Art. 48 ust. 10–12 – zmiana polegająca na uchyleniu ust. 10-12 w art. 48 jest konsekwencją wprowadzenia nowej regulacji w art. 35f ustawy o KAS, umożliwiającej udostępnianie Prezesowi RARS danych z CEWA w zakresie informacji przekazywanych dotychczas przez zobowiązane podmioty. Prezes RARS uzyska informacje z systemu CEWA w związku z jego udostępnieniem temu organowi, co zmniejszy obciążenia administracyjne po stronie podmiotów obowiązanych dotychczas do przesyłania sprawozdań.

Art. 59 ust. 9–11 – zmiana uchylająca ust. 9–11 w art. 59 jest konsekwencją wprowadzenia regulacji w art. 35f ustawy o KAS umożliwiającej udostępnianie Prezesowi RARS danych z CEWA w zakresie informacji przekazywanych dotychczas przez zobowiązane podmioty. Prezes RARS uzyska informacje z systemu CEWA w związku z jego udostępnieniem temu organowi, co zmniejszy obciążenia administracyjne po stronie podmiotów obowiązanych dotychczas do przesyłania sprawozdań.

Art. 138a

– **ust. 2** – zmiana polega na zniesieniu obowiązku prowadzenia ewidencji w składzie podatkowym wyrobów nieakcyzowych przez operatora logistycznego. Obecnie operator logistyczny prowadzący skład podatkowy oprócz ewidencji składu podatkowego jest obowiązany prowadzić ewidencję wyrobów niebędących wyrobami akcyzowymi, innych niż stanowiące wyposażenie składu podatkowego. Podmiot prowadzący skład podatkowy jako operator logistyczny będzie nadal prowadził ewidencję wyrobów akcyzowych zgodnie z ust. 1 tego przepisu. Mając powyższe na uwadze zakres informacyjny wynikający z ww. regulacji będzie wystarczający dla określenia miejsca magazynowania wyrobów akcyzowych w składzie podatkowym, w tym dla wykonywania kontroli celno-skarbowej. Projektowana zmiana przyczyni się do zmniejszenia obciążeń administracyjnych nałożonych na tego rodzaju podmioty.

– **ust. 3** – zmiana ma charakter porządkowy. Ma na celu dostosowanie przepisów dotyczących ewidencji i innych dokumentacji do zmienionego art. 47a ust. 3 ustawy o podatku akcyzowym. Procedura zawieszenia poboru akcyzy dla wyrobów akcyzowych objętych zerową stawką akcyzy ze względu na ich przeznaczenie ma zastosowanie, jeżeli wyroby te są w składzie podatkowym, w tym również w wyniku zwrotu lub dostarczenia przez zużywającego podmiot gospodarczy, który posiadał te wyroby i nie zużył ich do celów uprawniających do zastosowania zerowej stawki akcyzy. Co do zasady wyroby objęte zerową stawką akcyzy w składzie podatkowym są magazynowane z zastosowaniem procedury zawieszenia akcyzy. W stosunku do wyrobów objętych zerową stawką akcyzy procedura zawieszenia poboru akcyzy kończy się w chwili wprowadzenia tych wyrobów ze składu podatkowego do zużywającego

podmiotu gospodarczego poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy na podstawie e-DD albo dokumentu zastępującego e-DD. Stąd w ewidencji składu podatkowego powinny być ujmowane dane dotyczące wyrobów akcyzowych objętych zerową stawką akcyzy, które są objęte procedurą zawieszenia poboru akcyzy. Proponowane brzmienie przepisów ma na celu wskazanie, że dane dotyczące ewidencjonowania wyrobów akcyzowych objętych zerową stawką akcyzy ze względu na przeznaczenie odnoszą się do wyrobów znajdujących się w procedurze zawieszenia poboru akcyzy, a jednocześnie powinny być w tej ewidencji odpowiednio wyodrębnione spośród innych ewidencjonowanych wyrobów akcyzowych.

– **w ust. 4** – propozycja uchylecia tego przepisu jest konsekwencją rezygnacji z prowadzenia ewidencji w składzie podatkowym wyrobów niebędących wyrobami akcyzowymi, innych niż stanowiące wyposażenie składu podatkowego przez operatora logistycznego.

Art. 138d

– **w ust. 1** – w projektowanym przepisie zrezygnowano z prowadzenia dokumentacji kontroli przez podmiot, który zużywa alkohol etylowy. Podmiot ten powinien prowadzić ewidencję, o której mowa w art. 138f ust. 1 pkt 3 ustawy o podatku akcyzowym. Zakres informacyjny wynikający z ww. ewidencji jest wystarczający dla celów kontroli celno-skarbowej. Wprowadzana nowelizacja przepisu ma również na celu ograniczenie obciążeń nałożonych na podmioty poprzez rezygnację z informacji podawanych w dokumentacji kontroli.

– **w ust. 2** – proponowana zmiana ogranicza dotychczasowe obowiązki podmiotów zobowiązanych do prowadzenia dokumentacji kontroli. W stosunku do obowiązujących przepisów zrezygnowano z obowiązku ewidencjonowania w tej dokumentacji alkoholu etylowego przerobionego na ocet. Podmiot, który zużywa alkohol etylowy do produkcji octu, powinien prowadzić ewidencję wyrobów objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na przeznaczenie zgodnie z art. 138f ust. 1 pkt 3 ustawy o podatku akcyzowym. Zrezygnowano również z obowiązku rejestrowania ilości alkoholu etylowego skażonego. Skażenie jest produkcją w rozumieniu art. 93 ust. 2 ustawy o podatku akcyzowym, stąd zostaje odnotowane w ewidencji składu podatkowego. Dodatkowo z brzmienia art. 138m ust. 1 pkt 4 ustawy wynika obowiązek sporządzenia protokołu skażenia, w którym są odnotowane wszystkie informacje z tym związane. W projektowanym przepisie odstąpiono także od obowiązku prowadzenia ewidencji alkoholu etylowego zniszczonego. Dane dotyczące zniszczonych wyrobów akcyzowych znajdują się w ewidencji składu podatkowego oraz są zawarte w protokołach sporządzanych na podstawie art. 138m i art. 83a ust. 3 ustawy o podatku akcyzowym. W dokumentacji kontroli zrezygnowano także z obowiązku ewidencjonowania kwot akcyzy. Kwoty akcyzy od wyrobów pozostających w procedurze zawieszenia poboru akcyzy i niezbędne dla określenia wysokości zabezpieczenia akcyzowego są rejestrowane w ewidencji składu podatkowego, natomiast w pozostałym zakresie, niezbędnym dla potrzeb kontroli, w tym dla wykonywania kontroli obrachunkowych i obrotu alkoholem etylowym, kwota akcyzy może zostać określona na podstawie informacji dotyczącej ilości wyrobów akcyzowych. Wprowadzana nowelizacja ww. przepisu oznacza też zmniejszenie obciążeń nałożonych na podmioty poprzez ograniczenie liczby informacji podawanych w dokumentacji kontroli.

Art. 138f – w związku z pojawiającymi się wątpliwościami interpretacyjnymi zaproponowano dodanie w art. 138f **ust. 3**, który ma charakter doprecyzowujący. Obowiązujące przepisy nie regulowały w sposób wyraźny, że podmiot, który jest podmiotem prowadzącym np. skład podatkowy i jednocześnie podmiotem zużywającym, nie musi prowadzić ewidencji, o której mowa w art. 138f ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym. Projektowany przepis jednoznacznie wskazuje, że w określonych sytuacjach podmioty w nim wymienione nie są obowiązane do prowadzenia ewidencji, o której mowa w art. 138f ust. 1 tej ustawy.

Art. 138i ust. 2 pkt 1 i 2 – w dotychczasowym stanie prawnym w ewidencji wyrobów węglowych prowadzonej przez pośredniczący podmiot węglowy dokonujący sprzedaży wyrobów węglowych na terytorium kraju finalnemu nabywcy węglowemu należało rejestrować zarówno ilość jak i datę sprzedaży wyrobów węglowych oraz datę ich wydania. Propozycja zmiany tego przepisu sprowadza się do tego, aby rejestrować jedynie ilość i datę wydania wyrobów węglowych. Specyfika i różnorodność zawieranych umów „węglowych” może powodować, że zawierane umowy sprzedaży mogą nie zawierać konkretnych ilości tego wyrobu. Mając na uwadze kontrolę podatku akcyzowego, informacja o ilości i dacie wydania wyrobów węglowych jest niezbędna dla określenia terminu powstania obowiązku podatkowego. Dodatkowo rezygnacja z rejestrowania daty sprzedaży tych wyrobów jest uzasadniona faktem, że nie ma ona znaczenia dla podatku akcyzowego.

Art. 138j ust. 4 pkt 3 – zmiana ma na celu doprecyzowanie przepisu, w którym dotychczas używano wyrażenia „dane kontrahentów”, które było niejasne i zbyt szerokie. Proponuje się niezbędny, zamknięty i konkretny katalog danych, który będzie się składał z następujących informacji:

- 1) imienia i nazwiska albo nazwy kontrahenta;
- 2) miejsca zamieszkania albo siedziby kontrahenta;
- 3) numeru identyfikacji podatkowej (NIP) albo innego numeru identyfikacyjnego, używany w państwie zamieszkania albo siedziby kontrahenta.

Art. 138o – w obowiązującym stanie prawnym podmioty prowadzące działalność w zakresie produkcji piwa, wina, napojów fermentowanych lub wyrobów pośrednich są obowiązane do prowadzenia dokumentacji zawierającej informacje o czynnościach produkcyjnych dotyczących tych wyrobów. Rodzaje tej dokumentacji dotychczas wyznaczane były w drodze rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 138s ustawy o podatku akcyzowym. W projekcie, mając na celu ograniczenie obowiązków ustawowych poprzez przypisanie ich jedynie określonym podmiotom, wprowadzono zmianę polegającą na określeniu rodzajów tych dokumentacji w ustawie o podatku akcyzowym, z jednoczesnym zwolnieniem przedsiębiorców prowadzących składy podatkowe od prowadzenia niektórych z tych rodzajów dokumentacji. W efekcie tej zmiany podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie produkcji wina, napojów fermentowanych lub wyrobów pośrednich w składzie podatkowym nie będą prowadziły dokumentacji kupażu lub wytwarzania oraz kontroli produkcji (dotychczas kontroli rozlewu), natomiast w zakresie produkcji piwa nie będą prowadziły dokumentacji kontroli produkcji piwa.

Art. 138p – proponowana zmiana wprowadza obowiązek dla podmiotów prowadzenia i przechowywania ewidencji i dokumentacji przy użyciu CEWA. W konsekwencji powyższego zostanie również uchylona regulacja zawarta w art. 138p w ust. 2, co oznacza, że podmioty stosujące na podstawie zmienianych przepisów różne elektroniczne systemy finansowo-księgowo obowiązywane będą do prowadzenia ewidencji akcyzowych przy użyciu tego nowego centralnego systemu.

Podmiot obowiązany do prowadzenia ewidencji i innej wymaganej dokumentacji lub rejestrów będzie je prowadził poprzez wpisywanie wymaganych danych w odpowiednie formularze lub poprzez przesyłanie tych danych plikami .xml do udostępnionego systemu teleinformatycznego. Rozwiązanie to sprawi, że mikro, mali i średni przedsiębiorcy, szpitale i inne podmioty nie będą ponosić kosztów zakupu elektronicznych narzędzi do prowadzenia ewidencji, dokumentacji i rejestrów. KAS będzie udostępniała serwery i niezbędne oprogramowanie w celu przechowywania danych wprowadzonych przez podmioty obowiązane do prowadzenia ewidencji, dokumentacji i rejestrów. W celu zabezpieczenia wprowadzanych danych system teleinformatyczny będzie posiadał stosowne procedury dostępowe przewidziane dla PUESC oraz umożliwiał podmiotom obowiązany zarządzanie użytkownikami poprzez nadanie wskazanym osobom roli administratora i następnie nadawanie przez tegoż uprawnień dla poszczególnych użytkowników.

Art. 138pa – w projektowanej regulacji określono miejsce zamieszczania informacji o niedostępności CEWA, bowiem jak każdy system teleinformatyczny może nastąpić jego zaplanowana przerwa techniczna albo awaria.

Komunikat o niedostępności CEWA będzie ogłaszany przez Szefa KAS w Biuletynie Informacji Publicznej.

Szczegółowy tryb postępowania w przypadku zaistnienia przerwy w dostępie do CEWA wynikał będzie z rozporządzenia Ministra Finansów wydanego na podstawie nowego przepisu art. 138tc ustawy o podatku akcyzowym.

Art. 138pb – w projektowanej regulacji określony został okres przechowywania wprowadzonych do CEWA danych oraz ich usuwania, czyli ich retencja. Dane te będą przechowywane przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zostały wprowadzone. Okres ten jest analogiczny jak regulacje podatkowe dotyczące przedawnienia zobowiązań podatkowych zawarte w Ordynacji podatkowej. Po tym okresie podmiot obowiązany nie będzie mógł skorzystać z tych danych, bowiem zostaną bezpowrotnie usunięte. Zasada ta będzie obowiązywała także w przypadku rejestrów, o których mowa w art. 138t i art. 138ta ustawy o podatku akcyzowym (projektowany art. 138tb ust. 2).

Art. 138q ust. 1 – proponowana zmiana ma charakter dostosowawczy. Zasady związane z przechowywaniem do celów kontroli ewidencji i dokumentacji, o których mowa w art. 138a-138l i art. 138o ustawy o podatku akcyzowym, zostały uregulowane w projektowanym art. 138pa i w art. 138pb tej ustawy. W zmienianej regulacji art. 138q ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym pozostawiono obowiązek przechowywania przez podmioty protokołów, o których mowa w art. 138m tej ustawy, bowiem z racji swego charakteru nie mają one i nie mogą mieć, na tym etapie postaci elektronicznej.

Art. 138s – w związku z projektowanym nowym brzmieniem art. 138p ustawy o podatku akcyzowym i wprowadzeniem systemu teleinformatycznego CEWA oraz zasadniczą zmianą w zakresie sposobu prowadzenia ewidencji i innych dokumentacji konieczna jest zmiana upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia przez Ministra Finansów. Mając na względzie ww. zmianę proponuje się rozdzielenie materii, która będzie regulowana aktami wykonawczymi. Kryterium podziału są kwestie związane z zakresem gromadzonych danych w ewidencjach, innych dokumentacjach i protokołach (zmieniony art. 138s ustawy o podatku akcyzowym) oraz kwestie techniczne związane z funkcjonowaniem CEWA oraz sposobem prowadzenia ewidencji w tym systemie (art. 138tc tej ustawy).

W rozporządzeniu wydanym na podstawie zmienionego art. 138s ustawy o podatku akcyzowym zostanie określony szczegółowy zakres danych, które powinny znajdować się w ewidencjach i dokumentacjach, o których mowa w art. 138a–138g, art. 138l i art. 138o, rodzaje dokumentacji kontroli, o której mowa w art. 138d tej ustawy, oraz szczegółowy zakres danych, które powinny znajdować się w protokołach, o których mowa w art. 138m ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym, a także wzory protokołów, o których mowa w art. 138m ust. 1 pkt 2–4 tej ustawy. Nadal nie przewidziano wzoru protokołów dla przypadków czynności innych niż w pkt 2-4. Taki zakres rozporządzenia wynika również z projektowanej zmiany art. 138o ustawy o podatku akcyzowym.

Art. 138t

– **ust. 2 pkt 5** – zmiana jest związana z wdrożeniem CEWA i polega na uchyleniu obowiązku potwierdzenia czytelnym podpisem podmiotu odbierającego lub osoby reprezentującej ten podmiot faktu zakupu wyrobów akcyzowych.

– **ust. 4** – zmiana jest związana z wprowadzaniem obowiązkiem prowadzenia rejestru przy użyciu CEWA, do którego organy KAS będą miały zapewniony dostęp online, dzięki czemu obecny obowiązek sprzedawcy wyrobów akcyzowych nakazujący przekazanie kopii rejestru właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego w terminie do 5. dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego on dotyczy stanie się bezprzedmiotowy.

– **ust. 7** – uchylenie tego przepisu jest konsekwencją uregulowania w projektowanym art. 138tb ust. 2 ustawy o podatku akcyzowym kwestii związanych z przechowywaniem do celów kontroli danych zawartych w rejestrze.

Art. 138ta:

– **ust. 6** – uchylenie tego przepisu jest związane z wprowadzaniem obowiązkiem prowadzenia rejestru przy użyciu CEWA, do którego organy KAS będą miały zapewniony dostęp online, dzięki czemu obecny obowiązek sprzedawcy paliw opałowych nakazujący przekazanie kopii rejestru właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego w terminie do 5. dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego on dotyczy stanie się bezprzedmiotowy.

– **ust. 7** – uchylenie tego przepisu jest konsekwencją proponowania wprowadzenia zasad związanych z przechowywaniem do celów kontroli danych zawartych w rejestrze, które zostały uregulowane w art. 138tb ust. 2 ustawy o podatku akcyzowym.

Art. 138tb – projektowany przepis wprowadza obowiązek dla podmiotów prowadzenia rejestrów przy użyciu CEWA, nie zaś jak dotychczas w wersji papierowej.

Art. 138tc – rozporządzenie wydawane na podstawie projektowanego art. 138tc będzie określało m.in. sposób prowadzenia ewidencji i dokumentacji w CEWA (regulowany w dotychczasowym rozporządzeniu w sprawie ewidencji i innych dokumentacji dotyczących wyrobów akcyzowych i znaków akcyzy). Sposób prowadzenia ewidencji i rejestrów po wdrożeniu CEWA będzie nierozzerwalnie związany z wprowadzaniem danych do tego systemu, ponieważ wynika z jego konstrukcji i funkcjonalności.

Wprowadzenie delegacji ma na celu przyjęcie przepisów przekazujących do uregulowania na gruncie aktu wykonawczego sposobu prowadzenia w CEWA ewidencji, dokumentacji i rejestrów akcyzowych oraz sposobu uwierzytelniania przyszłych użytkowników tego systemu, którzy będą musieli być zarejestrowani jako użytkownicy Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych.

Projektowana wytyczna dla organu wydającego akt wykonawczy jest analogiczna do obowiązującej w części dotyczącej uwzględnienia konieczność zapewnienia właściwej kontroli nad wyrobami akcyzowymi oraz wydanymi znakami akcyzy, a także właściwego poboru akcyzy od wyrobów akcyzowych i funkcjonowania zwolnień od akcyzy. Natomiast należy wskazać nowy zakres wytycznej wskazujący na konieczność zapewnienia prawidłowej identyfikacji i weryfikacji podmiotów obowiązanych do prowadzenia ewidencji lub rejestrów by z niej korzystał. Jest to szczególnie istotne z punktu widzenia prowadzenia dokumentacji i dostępu do niej. Właściwe mechanizmy identyfikacji i weryfikacji użytkowników z danymi zawartymi w Centralnym Rejestrze Podmiotów Akcyzowych pozwolą na ograniczenie typowych dla wszystkich systemów teleinformatycznych zagrożeń.

Art. 10. Zmiany w ustawie o KAS.

Art. 33 ust. 1 pkt 11 – w ustawie o KAS wśród zadań naczelnika urzędu celno-skarbowego brak jest zadań związanych z monitorowaniem przewozu towarów. Zadania KAS jako wyspecjalizowanej administracji rządowej zostały określone w art 2 ustawy o KAS. Wśród tych zadań określono, w art 2 ust. 1 pkt 16b, wykonywanie zadań wynikających z ustawy SENT. Zadania naczelnika urzędu celno-skarbowego enumeratywnie określono w art. 33 ustawy o KAS. Wśród zadań tych nie ma zadań wynikających z ustawy SENT. We wnioskach *de lege ferenda* kontroli NIK „System monitorowania przewozu towarów akcyzowych” (KBF.430.014.2020) wskazane zostało, że jest zasadne podjęcie przez Ministra Finansów działań zmierzających do uwzględnienia tych zadań jako zadań naczelnika urzędu celno-skarbowego. Zmiana przepisu stanowi wykonanie wniosku po kontroli NIK.

Art. 35 ust. 1 pkt 4 – system teleinformatyczny CEWA zostanie dodany w tym przepisie do systemów, przy użyciu których organy KAS wykonują swoje zadania.

Art. 35f – w projektowanej regulacji nadaje się uprawnienie dla Prezesa RARS do nieodpłatnego dostępu do danych z CEWA w zakresie niezbędnym do realizacji jego

ustawowych zadań, np. kontroli podmiotów przechowujących rezerwy strategiczne. Zob. uzasadnienie do zmiany art. 299 § 3 Ordynacji podatkowej.

Art. 54 ust. 1 pkt 10 – dodanie tego przepisu ma na celu wyeliminowanie wątpliwości, że kontrola przestrzegania przepisów ustawy SENT wykonywana przez funkcjonariuszy, w tym kontrola obrotu paliwami opalowymi oraz przewozu towarów jest kontrolą celno-skarbową. Orzecznictwo sądów administracyjnych w tym zakresie nie jest jednolite dlatego zaproponowano doprecyzowanie przepisów ustawy o KAS, aby wyeliminować wszelkie wątpliwości w tym zakresie.

Art. 62 ust. 5 pkt 1a – zgodnie z art 62 ust. 5 pkt 1a ustawy o KAS, kontrole przewozu towarów, o których mowa w art 13 ust. 2 ustawy SENT, są wykonywane na podstawie okazywanej legitymacji służbowej oraz stałego upoważnienia do wykonywania kontroli. Odesłanie, o którym mowa w art 62 ust. 5 pkt 1a ustawy o KAS, powinno odnosić się do art 13 ust. 1 ustawy SENT jako do przepisu określającego przedmiotowy zakres kontroli przewozu towarów przeprowadzanych na podstawie ustawy, a nie do art. 13 ust. 2 ustawy, który określa wyłącznie rodzaje przeprowadzanych czynności kontrolnych. We wnioskach *de lege ferenda* kontroli NIK „System monitorowania przewozu towarów akcyzowych” (KBF.430.014.2020) wskazane zostało, że jest zasadne podjęcie przez Ministra Finansów inicjatywy ustawodawczej zmierzającej do wprowadzenia tej zmiany do ustawy o KAS. Zmiana przepisu stanowi wykonanie wniosku po kontroli NIK. Należy zauważyć, że kontrola przewozu towarów polega m.in na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków w zakresie dokonywania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia oraz zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym. Uzupełnianie zgłoszenia jest dokonywane zarówno przez przewoźnika jak i przez podmiot odbierający (uzupełniający zgłoszenie o informację o odbiorze towaru).

Art. 90 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a – w proponowanej zmianie dookreślono zakres delegacji dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych poprzez wskazanie oprócz trybu również sposobu przekazywania informacji o terminach czynności podlegających kontroli celno-skarbowej. Rozszerzono też wytyczne dla potrzeb wydania tego aktu wykonawczego, bowiem CEWA będzie przetwarzała informacje o czynnościach podlegających kontroli celno-skarbowej przesyłane dzisiaj na adres poczty elektronicznej.

Przepisy przejściowe i o wejściu w życie

Art. 11. – w ustawie z dnia 29 października 2021 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2105) proponuje się urealnić limit wydatków funduszu nabycia sprawdzającego. Rok doświadczeń ze stosowaniem przepisów tej nowej instytucji pozwala na wyciągnięcie wniosków. Środki funduszu nabycia sprawdzającego pozwalają na skuteczną weryfikację wypełniania obowiązków przez podmioty obowiązane do ewidencjonowania sprzedaży z wykorzystaniem kas rejestrujących, stąd nałożenie limitu w zaplanowanej pierwotnie ww. ustawie wysokości ogranicza stosowanie tej efektywnej instytucji prawej. Zmiana tego limitu nie oznacza zwiększenia faktycznych wydatków po stronie Skarbu Państwa, ale umożliwi coroczne udostępnianie takich środków na realizację tego zadania. Niewydane

w danym roku środki funduszu powrócą 31 grudnia każdego roku na rachunek budżetu państwa. Należy podkreślić, że wydatki bezzwrotne funduszu nabycia sprawdzającego zamknęły się w pierwszym roku stosowania tej nowej instytucji na poziomie tylko ok. 700 tys. zł, przy kwocie prawie 5 mln zł faktycznie udostępnionych środków pracownikom i funkcjonariuszom organów KAS z przewidzianej w zmienianej ustawie kwoty 8,5 mln złotych. Zatem zaplanowana na 2023 rok i lata następne kwota wydatków na poziomie 1,7 mln zł jest niewystarczająca.

Art. 12 – reguluje przypadki, gdy zostało dokonane zgłoszenie przewozu towaru do rejestru SENT, a przewóz towaru nie zakończył się przed dniem wejścia w życie ustawy, bez względu na to czy się rozpoczął, czy jeszcze nie (zgłoszenie jest ważne 10 dni). W takich przypadkach do przewozów towarów niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy proponuje się stosować przepisy dotychczasowe.

Art. 13 – proponuje się, aby do spraw o nałożenia kar pieniężnych na podstawie ustawy SENT, stosowane były przepisy ustawy SENT, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Przepisy te są korzystniejsze dla podmiotów ze względu na ograniczenie czasowe możliwości wszczęcia postępowania w sprawie nałożenia kary. Dotychczas ograniczeniem czasowym było wszczęcie postępowania w takim terminie, aby nałożenie kary nastąpiło do 5 lat od dnia niedopełnienia obowiązku (art. 28 ustawy SENT). Niniejsza ustawa wprowadza ograniczenie terminu, w którym postępowanie w sprawie nałożenia kary może być wszczęte do 6 miesięcy od dnia zakończenia kontroli (w przypadku gdy naruszenie ujawnione zostało podczas kontroli) albo 12 miesięcy od dnia niedopełnienia obowiązku (w przypadku gdy naruszenie ujawnione zostało w wyniku analizy danych w rejestrze). W pozostałym zakresie doprecyzowuje właściwość organu do nałożenia kary pieniężnej i tryb stosowania ulg w spłacie tych kar.

Art. 14 i następane W przepisach przejściowych dla Prawa energetycznego zakłada się przyjęcie rozwiązań analogicznych jak w ustawie z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw. Przepisy ustawy z dnia 22 lipca 2016 r. wprowadzały szereg przepisów mających na celu wyeliminowanie szarej strefy z rynku oleju napędowego i benzyn silnikowych, natomiast przepisy projektowanej ustawy mają za cel ograniczyć szarą strefę jaka obecnie istnieje na rynku smarów, gazu płynnego LPG oraz przywozu paliw ciekłych na podstawie wpisu do rejestru podmiotów przywożących. Przepisy te określają zachowanie miesięcznego terminu przejściowego (**art. 14 ust. 1 i 2**) na złożenie wniosku o uzyskanie lub zmianę posiadanych koncesji, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1–4, w zakresie w jakim dotyczą paliw ciekłych przez podmioty do tego zobowiązane na mocy projektowanej ustawy. Termin ten będzie liczony od dnia wejścia w życie ustawy. W przypadku złożenia wniosku w tym terminie będzie można kontynuować działalność do czasu rozpatrzenia wniosku.

Gdy dojdzie do złożenia niekompletnego wniosku koncesyjnego i nie zostanie on uzupełniony w wyznaczonym terminie, Prezes URE pozostawi go bez rozpoznania, a kontynuowanie działalności będzie równoznaczne z prowadzeniem działalności bez wymaganej koncesji lub z naruszeniem warunków posiadanej koncesji (**art. 14 ust. 3 i 4**).

Analogiczne rozwiązania zostały przyjęte w przypadku konieczności złożenia wniosku o wpis lub zmianę (dostosowanie) wpisu do rejestru podmiotów przywożących do wymagań

wprowadzonych dla tej działalności określonych w przedmiotowej nowelizacji. W takim przypadku podmioty będą zobowiązane do złożenia wniosku o wpis lub dostosowanie wpisu do nowych wymagań nałożonych dla tej działalności przedmiotową nowelizacją w terminie miesiąca od dnia publikacji na stronach URE nowego wzoru wniosku o wpis do rejestru podmiotów przywożących (**art. 15 ust. 1**). Brak złożenia stosowanego wniosku będzie równoznaczny z prowadzeniem działalności bez wpisu do rejestru lub z naruszeniem warunków wpisu. W przypadku braku dostosowania wpisu do nowych wymagań dla tej działalności nastąpi wygaśnięcie wpisów do rejestru podmiotów przywożących z mocy prawa (**ust. 4**).

Art. 16 – proponuje się aby do spraw o wpis do rejestru podmiotów przywożących stosowane były przepisy Prawa energetycznego, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Wniosek o wpis do rejestru podmiotów przywożących niezupełniony w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Prezes URE pozostawi bez rozpoznania.

Art. 17 – obliuguje Prezesa URE do opracowania i publikacji na stronie internetowej URE nowego wzoru wniosku o wpis do rejestru podmiotów przywożących lub zmiany wpisu oraz wzoru zgłoszenia zakładowej stacji paliw ciekłych. Termin ten określono na okres 7 dni od dnia wejścia w życie ustawy. Tak określony termin umożliwi podmiotom zobowiązanym do uzyskania wpisu do rejestru podmiotów przywożących lub do jego zmiany zapoznanie się z nowymi wzorami wniosku oraz dokumentami, które będą musiały zostać do niego załączone. Również podmioty prowadzące zakładowe stacje paliw ciekłych będą mogły z odpowiednim wyprzedzeniem zapoznać się z wzorem zgłoszenia i zebrać stosowne dokumenty. Obowiązujące regulacje przyznają kompetencje Prezesowi URE jedynie w zakresie opracowania i udostępnienia wniosku o dokonanie wpisu do rejestru podmiotów przewożących, nie przyznają natomiast kompetencji do opracowania i udostępniania wniosku o zmianę wpisu. Natomiast częstą praktyką jest występowanie przez przedsiębiorców posiadających już wpis do rejestru z wnioskami o jego zmianę wpisu. Dlatego też zasadnym jest uzupełnienie kompetencji Prezesa URE w tym zakresie co przyczyni się do ułatwienia przedsiębiorcom składania wniosków o rozszerzenie posiadanych już uprawnień w zakresie przywozu paliw ciekłych.

W **art. 18** przewiduje się, że przepisy dotyczące wygaszania koncesji na obrót paliwami ciekłymi w skutek braku prowadzenia obrotu paliwami przez kolejne następujące po sobie 12 miesięcy (art. 42c) będą obowiązywać począwszy od roku kalendarzowego następującego po roku, w którym projekt ustawy wejdzie w życie. Potwierdzenie faktu, że podmiot posiadający koncesję na obrót paliwami ciekłymi nie dokonał obrotu paliwami ciekłymi, tj. nie osiągnął przychodów z działalności koncesjonowanej będzie możliwe w kolejnym roku po wejściu przepisów w życie.

Art. 19 zakłada się, że pierwsze zgłoszenie zakładowych stacji paliw ciekłych będzie dokonane w terminie dwóch miesięcy od publikacji przez Prezesa URE wzoru zgłoszenia takiej stacji na stronach internetowych URE. Taki termin umożliwi podmiotom prowadzącym zakładowe stacje paliw ciekłych na przygotowanie zgłoszeń do rejestru zakładowych stacji paliw ciekłych w sposób określony w art. 43h ust. 2 oraz na zebranie i załączenie do wskazanego zgłoszenia dokumentów, o których mowa w art. 43h ust. 3. Brak zgłoszenia stacji

zakładowej w terminie będzie oznaczać jej eksploatację bez dopełniania wymogu zgłoszenia i podlegać karze pieniężnej.

W **art. 20** wskazuje się, w związku z wprowadzonym obowiązkiem publikacji przez przedsiębiorstwa energetyczne prowadzące działalność polegającą na usługowym wytwarzaniu paliw ciekłych wykazu, o którym mowa w art. 4bb ust. 1, od którego miesiąca powinna nastąpić realizacja tego obowiązku.

Pierwszym miesiącem uwzględnianym w powyższym wykazie jest miesiąc następujący po miesiącu, w którym niniejsza ustawa weszła w życie.

Art. 21 obliuguje Prezesa URE do rozpoczęcia publikacji rejestru zakładowych stacji paliw ciekłych na stronie internetowej URE w terminie 10 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Art. 22 dotyczy wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie projektowanej ustawy postępowań zawisłych przed Prezesem URE. Postępowania te prowadzone będą zgodnie z nowymi, zmienionymi przepisami, stąd w niektórych przypadkach niezbędne będzie uzupełnienie złożonych dokumentów.

Art. 23 – z przepisy ustawy znoszą obowiązki sprawozdawcze z dniem wejścia w życie ustawy, jednakże niezbędne jest pozostawienie tego obowiązku dla sprawozdań za styczeń 2024 r. składanych odpowiednio na podstawie w art. 48 ust. 10 i art. 59 ust. 9 ustawy o podatku akcyzowym.

W **art. 24**, dla uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości interpretacyjnych co do braku możliwości stosowania zmienionych przepisów ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi do naruszeń prawa popełnionych przed wejściem w życie tych zmian prawa, proponuje się przepis przejściowy stanowiący, że nowe przepisy dotyczące cofnięcia zezwolenia na sprzedaż napojów alkoholowych przeznaczonych do spożycia w miejscu lub poza miejscem sprzedaży mają zastosowanie wyłącznie do określonych w tym przepisie naruszeń prawa popełnionych po wejściu w życie ustawy.

Art. 25 – norma określona w tym przepisie przewiduje sposób postępowania podmiotów w stosunku do ewidencji i innych dokumentacji, o których mowa w art. 138a-138l i art. 138o ustawy o podatku akcyzowym, prowadzonych na podstawie przepisów tej ustawy w dotychczasowym brzmieniu. Obowiązkiem podmiotu będzie dokonanie zamknięcia i podsumowania tych ewidencji i dokumentacji nie później niż następnego dnia roboczego po zakończeniu ich prowadzenia celem przeniesienia danych (zapisów) w nich zgromadzonych do nowego systemu CEWA. Przepis ten nie ma zastosowania do rejestrów prowadzonych na podstawie art. 138t i art. 138ta ustawy o podatku akcyzowym, bowiem rejestry te prowadzi się w cyklach miesięcznych i nastąpi tu dyskontynuacja.

Art. 26 – normy przewidziane w projektowanym przepisie zachowują dotychczasowy okres przechowywania ewidencji, dokumentacji i rejestrów, o których mowa w art. 138a–art. 138l i art. 138o oraz art. 138t i art. 138ta prowadzonych na dotychczasowych zasadach przez 5 lat.

Dla ewidencji okres 5 lat liczony będzie od końca roku kalendarzowego, w którym podmiot je prowadzący na dotychczasowych zasadach dokona ich zamknięcia i podsumowania, zaś dla rejestrów będzie to 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zostały zamieszczone wpisy w danym rejestrze. Wprowadzenie w przepisie przejściowym obowiązkowego okresu przechowywania ewidencji, dokumentacji i rejestrów prowadzonych na zasadach dotychczasowych ma na celu zabezpieczenie możliwości wykonania kontroli w stosunku do czynności i zdarzeń, zaistniałych przed rozpoczęciem wprowadzania tych zdarzeń i czynności do CEWA przez podmiot obowiązany.

W **art. 27** przepis przejściowy dotyczy dotychczasowych aktów wykonawczych wydanych na podstawie art. 4 ust. 9, art. 7c ust. 2 oraz art. 9 ust. 7 ustawy SENT w związku ze zmianą przepisów upoważniających albo z przeniesieniem części rozwiązań z tych rozporządzeń do ustawy. Dotychczasowe akty wykonawcze zachowają moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie przepisów zmienionych, jednak nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. W okresie tych 12 miesięcy akty te będą mogły być zmieniane. Nowe rozporządzenie wydane na podstawie art. 3 ust. 11 winno wejść w życie w dniu wejścia w życie ustawy.

W **art. 28** przewiduje się, że dotychczasowe akty wykonawcze dotyczące wzoru treści gwarancji bankowych i ubezpieczeniowych, poręczenia i upoważnienia do wyłącznego dysponowania lokatą, składanych jako zabezpieczenie majątkowe (art. 38g w zw. z art. 38a ust.1) oraz wzoru sprawozdania, o którym mowa w art. 43d ust. 2, zachowają moc przez okres 12 miesięcy.

Art. 29 – projektowana norma przewiduje zachowanie mocy obowiązywania przepisów wydanych na podstawie art. 90 ustawy o KAS nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Taki termin obowiązywania dotychczasowego aktu wykonawczego wynika z przesunięcia nowych rozwiązań dotyczących powiadomień wynikających z rozporządzenia Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 12 sierpnia 2021 r. w sprawie kontroli celno-skarbowej niektórych wyrobów akcyzowych, na czas późniejszy niż 1 lutego 2024 r.

Zgodnie z projektowanym przepisem końcowym (**art. 30**) ustawa wejdzie w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- art. 1 pkt 3 lit. e w zakresie ust. 9, pkt 18, 25 lit. a, 26, art. 5, art. 10 pkt 1, pkt 4 i pkt 5 oraz art. 11, które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z uwagi na uzasadnioną potrzebę wcześniejszego wprowadzenia tych regulacji, przy jednoczesnym zachowaniu adekwatnego okresu przejściowego oraz poszanowania dotychczasowych uprawnień stron wszczętych lub oczekujących na wszczęcie postępowań administracyjnych,
- art. 1 pkt 21 lit a i b i 24 lit. a i c, które wejdą w życie po upływie 15 miesięcy od dnia ogłoszenia, tak aby wprowadzić trzymiesięczny okres przejściowy (od dnia wejścia w życie ustawy), w którym podmioty nie podlegały karom administracyjnym za brak wykonania obowiązków nałożonych tą ustawą,
- art. 25 ust. 1 i art. 26, które wejdą w życie 31 stycznia 2024 r., tak by od 1 lutego 2024 r. zasilić stosownymi danymi ewidencje CEWA,

– art. 9, art. 10 pkt 2, 3 i 6, art. 25 ust. 2 i art. 29 które wejdą w życie 1 lutego 2024 r., od tej daty wszystkie obowiązki ewidencyjne i wpisy do rejestrów będą prowadzone w CEWA.

Projekt wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców bowiem może zwiększać obciążenia administracyjne związane, np. z obowiązkiem uzyskania koncesji albo wpisem do rejestru podmiotów przywożących. Nowy obowiązek zgłoszenia będzie ciążył na użytkownikach zakładowych stacji paliw ciekłych, np. firmach transportowych, firmach budowlanych, czy przewoźnikach kolejowych.

Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projektowana regulacja nie mieści się w zakresie przedmiotowym zagadnień podlegających konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 3.07.1998, s. 42; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446).

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych i w związku z tym nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) w związku z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt ustawy z chwilą przekazania go do uzgodnień z członkami Rady Ministrów oraz konsultacji publicznych zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacji.

Projekt ustawy wpisano do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UD325.