



# Agencja Rezerw Materiałowych

Prezes

Warszawa, dn. stycznia 2018 r.

## DECYZJA

Prezesa

Agencji Rezerw Materiałowych

Nr BPI – 1 IZ/18

**w sprawie udzielenia pisemnej interpretacji przepisów dotyczących tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych**

Na podstawie art. 10 ust. 1 i ust. 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1829), zwanej dalej „u.s.d.g.” w związku z art. 5 ust. 1-8 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 2012 r. poz. 1190 oraz Dz. U. 2013 poz. 984), zwanej dalej „ustawą o zapasach”, Prezes Agencji Rezerw Materiałowych stwierdza, że stanowisko B. przedstawione we wniosku z dnia 29 września 2014 r., który wpłynął do Ministra Gospodarki w dniu 30 września 2014 r. i został przekazany do Prezesa Agencji Rezerw Materiałowych, zgodnie z właściwością, przy piśmie z dnia 4 grudnia 2017 r. (data wpływu do Prezesa ARM 06.12.2017 r.) oraz w związku z wyrokiem NSA z dnia 29 września 2017 r. w sprawie skargi kasacyjnej B. (sygn.. akt. II GSK 3556/15), o wydanie pisemnej interpretacji indywidualnej co do zakresu i sposobu zastosowania przepisów prawa dotyczących tworzenia zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw – **jest nieprawidłowe.**

## UZASADNIENIE



Agencja Rezerw Materiałowych  
00–844 Warszawa, ul. Grzybowska 45  
tel. 22 36 09 100, fax 22 36 09 101  
[kancelaria@arm.gov.pl](mailto:kancelaria@arm.gov.pl), [www.arm.gov.pl](http://www.arm.gov.pl)



Wnioskiem z dnia 29 września 2014 r., który wpłynął do Ministra Gospodarki w dniu 30 września 2014 r., B. - zwana dalej „Wnioskodawcą”, wystąpiła o *wydanie pisemnej interpretacji co do zakresu i sposobu zastosowania przepisów, z których wynikał obowiązek świadczenia przez przedsiębiorcę daniny publicznej w sprawie indywidualnej w oparciu o zaistniały stan faktyczny według stanu prawnego obowiązującego do dnia 22 lipca 2014 r.*

W dniu 22 października 2014 r. Minister Gospodarki wydał Postanowienie, zwracające podanie wnoszącemu, z uwagi na fakt, że wniosek B. o pisemną interpretację przepisów prawa nie mieści się w granicach przedmiotowych określonych w art. 10 ust. 1 u.s.d.g.

Dnia 4 listopada 2014 r. do Ministra Gospodarki wpłynął wniosek o *ponowne rozpatrzenie sprawy w przedmiocie wydania pisemnej interpretacji co do zakresu i sposobu zastosowania przepisów, z których wynika obowiązek świadczenia przez przedsiębiorcę daniny publicznej w sprawie indywidualnej w oparciu o zaistniały stan faktyczny według stanu prawnego obowiązującego do dnia 22 lipca 2014 r.*

Minister Gospodarki, w dniu 5 grudnia 2014 r., Postanowieniem utrzymał w mocy Postanowienie z dnia 22 października 2014 r.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie, wyrokiem z dnia 2 września 2015 r., sygn. akt. VI SA/Wa 473/15, oddalił skargę B. na postanowienie Ministra Gospodarki z dnia 5 grudnia 2014 r. w przedmiocie zwrotu wniosku o wydanie pisemnej interpretacji przepisów prawa.

Naczelny Sąd Administracyjny, po rozpoznaniu w dniu 29 września 2017 r. skargi kasacyjnej B. od wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 2 września 2015 r. sygn. akt. VI SA/Wa 473/15, w sprawie skargi B. na postanowienie Ministra Gospodarki z dnia 5 grudnia 2014 r., w przedmiocie zwrotu wniosku o wydanie pisemnej interpretacji przepisów prawa, uchylił zaskarżony wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, uchylił zaskarżone postanowienie oraz poprzedzające je postanowienie z dnia 22 października 2014 r.

Dnia 6 grudnia 2017 r. Minister Energii przekazał Prezesowi Agencji Rezerw Materiałowych akta sprawy zwrócone Ministrowi Energii przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie po wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29 września 2017 r. uchylającym wyrok WSA w Warszawie z dnia 2 września 2015

r., sygn. akt. VI SA/Wa 473/15, celem rozpatrzenia przez Prezesa Agencji Rezerw Materiałowych, jako organ właściwy, wniosku B. z dnia 29 września 2014 r. w przedmiocie wydania, na podstawie art. 10 u.s.d.g., pisemnej interpretacji co do zakresu i sposobu zastosowania przepisów prawa dotyczących tworzenia zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw.

**We wniosku Wnioskodawca przedstawił opis następującego stanu faktycznego.**

Wnioskodawca w ramach prowadzonej działalności gospodarczej świadczył usługi tankowania samolotów w portach lotniczych Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice. Spółka nabywała paliwo lotnicze JET-A1 (kod CN 27101921) od podmiotu trzeciego z siedzibą na Litwie w ramach nabycia wewnątrzwspólnotowego. Nabywane przez Wnioskodawcę paliwo było przemieszczane z Litwy do Polski w procedurze zawieszzonego poboru akcyzy ze składu podatkowego znajdującego się na terytorium Litwy do miejsca odbioru znajdującego się w Pyrzowicach, Krakowie i Warszawie. Wnioskodawca ma status zarejestrowanego odbiorcy we wszystkich trzech miejscach odbioru. Sprowadzane paliwo z Litwy było następnie sprzedawane (tankowane) do samolotów w portach lotniczych Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice z zastosowaniem zwolnienia z akcyzy ze względu na zastosowanie. Cały proces od wysyłki paliwa z Litwy do zatankowania do samolotu był kontrolowany i dozorowany przez Urząd Celny. Paliwo sprowadzane z Litwy w ponad 99% było wywożone z Polski do krajów trzecich jak i krajów Unii Europejskiej poprzez tankowane samoloty. W niewiążącej informacji Agencji Rezerw Materiałowych z dnia 18 listopada 2011 r. przekazanej Wnioskodawcy, wskazano, że B. był zobowiązany do utrzymywania rezerwy wyliczanej od całości paliwa sprowadzanego do Polski w ramach ww. procedur bez względu na opisane przeznaczenie.

W okresie do 22 lipca 2014 r. Wnioskodawca wykonywał obowiązek tworzenia i utrzymywania zapasów paliwa lotniczego w oparciu o wyżej opisany mechanizm ustawy o zapasach, co prowadziło do pogorszenia się sytuacji ekonomicznej Spółki w porównaniu z innymi uczestnikami obrotu wykorzystującymi paliwa wyprodukowane na terenie RP jako, że polscy producenci paliw mogli dokonywać pomniejszenia wielkości tworzonych i utrzymywanych zapasów obowiązkowych

o ilości paliw wyprodukowanych z ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, a następnie wywiezionych z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która to zasada nie była stosowana do paliw sporządzanych w ramach nabycia wewnątrzwspólnotowego, co znacząco podwyższało koszty działalności prowadzonej przez Wnioskodawcę co miało wpływ na ceny oferowane odbiorcom końcowym.

W związku z powyższym Wnioskodawca sformułował następujące pytanie:

Spółka zwraca się z wnioskiem o odpowiedź co do zakresu i sposobu świadczenia przez Wnioskodawcę daniny publicznej - tworzenia zapasów obowiązkowych paliwa lotniczego według stanu prawnego obowiązującego do dnia 22 lipca 2014 r. w szczególności zaś czy Spółka B. do ww. daty świadcząc usługi tankowania samolotów w portach lotniczych Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice paliwem lotniczym JET-A1 (kod CN 2710 1921) nabywanym od podmiotu trzeciego z siedzibą na Litwie w ramach nabycia wewnątrzwspólnotowego, które to paliwo było następnie wywożone z Polski w ponad 99% do krajów trzecich jak i krajów UE miała obowiązek tworzenia zapasów obowiązkowych bez uwzględnienia ilości paliwa wywożonego.

**W oparciu o opis stanu faktycznego Wnioskodawca przedstawił swoje stanowisko.**

Do dnia 22 lipca 2014 r. B. świadcząc usługi tankowania samolotów w portach lotniczych Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice paliwem lotniczym JET-A1 (kod CN 27101921) nabywanym od podmiotu trzeciego z siedzibą na Litwie w ramach nabycia wewnątrzwspólnotowego, które to paliwo było następnie wywożone z Polski w 99% do krajów trzecich jak i krajów UE miała obowiązek tworzenia zapasów obowiązkowych jednakże z pominięciem ilości paliwa wywożonego (tankowanego do samolotów) to jest obowiązek utrzymywania zapasów winien być dokonywany jedynie w odniesieniu do mniej niż 1% obrotu w oparciu o poniższe szczegółowe uzasadnienie.

Podstawowymi aktami prawnymi normującymi kwestie tworzenia i utrzymywania zapasów jest ustawa 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. 2012.1190 ze zm. dalej UOZ) oraz Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie szczegółowego wykazu surowców oraz produktów naftowych objętych systemem zapasów interwencyjnych (Dz.U. z dnia 29 kwietnia 2013 r.) będące rozporządzeniem wykonawczym do UOZ, określającym sposób tworzenia i utrzymywania zapasów, jak również sposób ich wyliczenia (Rozporządzenie").

UOZ określa w szczególności zasady tworzenia, utrzymywania i finansowania zapasów ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego (tzw. zapasy interwencyjne). Celem tworzenia zapasów jest zapewnienie zaopatrzenia Rzeczypospolitej Polskiej w ropę naftową i produkty naftowe, w przypadku wystąpienia zakłóceń w ich dostawach na rynek krajowy, jak również w wyniku konieczności wypełnienia zobowiązań międzynarodowych. W skład zapasów interwencyjnych wchodzi m.in. obowiązkowe zapasy ropy naftowej lub paliw ("zapasy obowiązkowe").

Zgodnie z UOZ istnieje katalog podmiotów - zdefiniowanych jako "handlowcy", zobowiązanych do tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych.

Zgodnie z ustawową definicją za handlowca należy uznać przedsiębiorcę wykonującego działalność gospodarczą w zakresie przywozu ropy naftowej lub paliw (art. 2 ust. 19 UOZ).

Obowiązek tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych, spoczywający na przedsiębiorcach i handlowcach, jest uzależniony od rodzaju wykonywanej działalności i dotyczy w szczególności: ropy naftowej, paliw w następujących grupach produktów: benzyn silnikowych i materiałów pędnych do silników lotniczych, olei napędowych do silników i olei napędowych pozostałych oraz materiałów pędnych do silników lotniczych na bazie nafty, ciężkich olei napędowych.

Wielkość zapasów obowiązkowych i sposób ich wyliczenia:

UOZ określa wielkość zapasów obowiązkowych, jak również metodę jej wyliczenia.

W przypadku zapasów paliw wielkość tworzonych zapasów obowiązująca odpowiada 76-dniowemu średniemu dziennemu przywozowi ropy naftowej lub paliw

lub produkcji paliw, z wyłączeniem gazu płynnego (LPG). W odniesieniu do LPG obowiązek tworzenia zapasów odpowiada wielkości 30-dniowemu średniemu dziennemu przywozowi lub jego produkcji w poprzednim roku kalendarzowym.

Dla producentów powyższe wielkości zapasów obowiązkowych oblicza się na podstawie danych indywidualnych dotyczących ilości:

- ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, pomniejszonej o masę frakcji wykorzystanych jako surowiec do produkcji paliw,
- paliw ciekłych i biopaliw ciekłych wyprodukowanych z wykorzystaniem ropy naftowej, produktów lub półproduktów jej rafinacji,
- paliw ciekłych i biopaliw sprowadzanych w ramach przywozu,
- gazu płynnego (LPG) przywiezionego lub uzyskanego w procesie rafinacji ropy naftowej,
- ropy naftowej lub paliw wprowadzonych na rynek krajowy z zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw w wyniku ich interwencyjnego uwolnienia lub pomniejszającego z corocznej zmiany roku bazowego, z którego produkcja paliw lub przywóz ropy naftowej lub paliw służy do obliczenia ilości zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw, do utworzenia których jest zobowiązany dany producent.

Z kolei handlowcy są zobowiązani tworzyć i utrzymywać zapasy obowiązkowe w wielkości obliczanej na podstawie danych indywidualnych dotyczących ilości:

- ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, pomniejszonej o ilość tej ropy sprzedanej producentowi, odpowiadające masie frakcji wykorzystanych przez tego producenta, jako surowiec do produkcji paliw,
- paliw ciekłych i biopaliw ciekłych sprowadzanych w ramach przywozu,
- ropy naftowej lub paliw wprowadzonych na rynek krajowy z zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw w wyniku ich interwencyjnego uwolnienia lub pomniejszającego z corocznej zmiany roku bazowego, z którego produkcja paliw lub przywóz ropy naftowej lub paliw służy do obliczenia ilości zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw, do utworzenia których jest zobowiązany dany handlowiec.

Powyższe ilości należy odpowiednio pomniejszyć o ilość:

- ropy naftowej wywiezionej z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,

- paliw wyprodukowanych z ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, a następnie wywiezionych z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- paliw wyprodukowanych z ropy naftowej wydobytej w kraju lub z obszaru morskiego należącego do krajowej strefy ekonomicznej, o ile udział tych paliw nie przekracza 20% ogólnej ilości ich produkcji w danym roku,
- gazu płynnego (LPG) wywiezionego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- paliw przeznaczonych do bunkrowania statków morskich odbywających rejsy dalekomorskie,
- biokomponentów wykorzystywanych do produkcji biopaliw ciekłych w wielkości przekraczającej ich maksymalny udział w paliwach ciekłych określony w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw,
- paliw wyprodukowanych z olejów odpadowych,
- ropy naftowej lub paliw przeznaczonych na odtworzenie zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw,
- paliw przeznaczonych na zużycie własne przez producenta w procesie technologicznym przerobu ropy.

Należy zwrócić uwagę na różnicę rysującą się między producentem, a handlowcem w możliwości zmniejszenia wielkości tworzonych i utrzymywanych zapasów obowiązkowych, która miała znaczący wpływ na koszt prowadzenia działalności i czyniła nabycia wewnątrzspółnotowe (import) odpowiednio droższymi.

Dla zobrazowania wspomnianej różnicy, przykładem będzie producent, który sprowadza w ramach przywozu ropę naftową, produkuje z niej paliwa, a następnie wywozi je z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Korzystając z możliwości jakie daje UOZ, producent ten ma możliwość pomniejszenia zapasów obowiązkowych zgodnie z poniższym algorytmem:

$$\begin{array}{l} \text{wielkość} \\ \text{zapasów} \\ \text{obowiązkowych} \end{array} = \begin{array}{l} 76 \text{ dniowy} \\ \text{średni dzienny} \\ \text{przywóz ropy} \\ \text{naftowej} \end{array} - \begin{array}{l} \text{masa frakcji} \\ \text{wykorzystanych} \\ \text{jako surowiec do} \\ \text{produkcji paliw} \end{array} - \begin{array}{l} \text{paliwa} \\ \text{wyprodukowane z ropy} \\ \text{naftowej sprowadzonej} \\ \text{w ramach przywozu, a} \\ \text{następnie wywiezione z} \\ \text{terytorium RP} \end{array}$$

Z powyższego wynika, że stosując przedstawiony mechanizm, producent mógł skutecznie uniknąć tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych, produkując

jednocześnie paliwa, które następnie wywożono z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, także handlowiec współpracujący z producentem krajowym, pośrednio korzystał z obniżenia ceny, w związku z nierównomiernym rozmieszczeniem ciężaru ekonomicznego utrzymywania zapasów, w porównaniu z handlowcem dokonującym WNT.

Z punktu widzenia handlowca, który sprowadzał ropę naftową w ramach przywozu, wielkość zapasów obowiązkowych mogła zostać pomniejszona jedynie o ilość ropy wywiezionej z terytorium RP. W przypadku zaś, gdy w ramach przywozu sprowadzane było paliwo, które następnie wywożono z terytorium RP, ciążył na nim obowiązek tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych.

Podsumowując BGS jako podmiot dokonujący WNT (importujący) znalazł się w sytuacji odmiennej (gorszej) od podmiotu krajowego.

Prawo Unii Europejskiej.

Celem Dyrektywy Rady 2009/119/WE z dnia 14 września 2009 r. nakładającej na państwa członkowskie obowiązek utrzymywania minimalnych zapasów ropy naftowej lub produktów ropopochodnych dyrektywy, jest utrzymywanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa zaopatrzenia w ropę naftową we Wspólnocie za pomocą niezawodnych i przejrzystych mechanizmów opartych na solidarności między państwami członkowskimi, przy jednoczesnym zachowaniu zasad rynku wewnętrznego i reguł konkurencji, o ile nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na jego rozmiary lub skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w traktacie. Zgodnie natomiast z zasadą proporcjonalności, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu (vide punkt (33) dyrektywy). W tym kontekście analiza wymaga nie tylko zasadność tworzenia, utrzymywania i finansowania zapasów obowiązkowych, przez handlowców, którzy dokonują dostaw paliwa lotniczego w ramach wewnątrzspółnotowych dostaw towarów i eksportu a tym samym nie na potrzeby "krajowe" ale także sposób ustalania ilości zapasów obowiązkowych przez różnych uczestników obrotu, tj. producentów i handlowców.

W realiach jednolitego rynku wewnętrznego zasadne jest pytanie: czy celem przepisów art. 5 ust. 6 pkt 2 i 3 z uwzględnieniem art. 12 ust. 1 i 2 UOZ było wykonanie obowiązku wdrożenia dyrektywy do prawa krajowego "dla zapewnienia bezpieczeństwa dostaw paliw w skali całej Unii Europejskiej jak i na poziomie



krajowym", a tym samym że przepisy te są elementem wdrożenia zintegrowanej polityki energetycznej na podstawie przepisów dyrektywy Rady z dnia 14 września 2009 r. i historycznie dyrektywy Rady 2006/67/WE z dnia 24 lipca 2006 r. (obowiązującej na moment uchwalenia UOZ), czy też zapisy te prowadzą do zachwiania reguł konkurencji, przez uprzywilejowanie producentów krajowych, którzy są uprawnieni do pomniejszenia zapasów obowiązkowych o te ilości paliw, które zostały wyprodukowane w kraju z ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu a następnie wywiezionych z terytorium kraju lub wyprodukowanych z ropy naftowej wydobytej w kraju lub krajowej strefy ekonomicznej, które to uprawnienie nie przysługuje handlowcom.

Należy jedynie doprecyzować, że w rozumieniu UOZ "przywóz" to sprowadzenie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ropy naftowej, produktów naftowych w tym materiałów pędnych do silników lotniczych (także na bazie nafty) w ramach nabycia wewnątrzspółnotowego lub importu, "wywóz" natomiast to wywóz produktów naftowych w tym paliw w ramach dostawy wewnątrzspółnotowej lub eksportu, w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. 2011.108.626 j.t. ze zm.)

Tym samym "eksport" to wywóz wyrobów akcyzowych z terytorium kraju poza terytorium Unii Europejskiej potwierdzony przez urząd celny, który nadzoruje faktyczne wyprowadzenie tych wyrobów poza terytorium Unii Europejskiej "import" w ustawie o podatku akcyzowym to przywóz wyrobów akcyzowych z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju jeżeli wyroby te z chwilą ich wprowadzenia na terytorium kraju nie zostają objęte zawieszającą procedurą celną, albo jeżeli wyroby te zostały zwolnione z zawieszającej procedury lub procedura ta została zakończona i powstał dług celny, natomiast dostawa wewnątrzspółnotowa to przemieszczanie wyrobów akcyzowych z terytorium kraju na terytorium państwa członkowskiego, a nabycie wewnątrzspółnotowe to przemieszczenie wyrobów akcyzowych z terytorium państwa członkowskiego na terytorium kraju.

Ocena prawna będąca podstawą stanowiska wnioskodawcy:

Na podstawie art. 5 ust. 6 pkt 2 UOZ "ilości paliw zaliczane do zapasów obowiązkowych producentów pomniejsza się odpowiednio o ilości paliw

wyprodukowanych z ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, a następnie wywiezionych z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej".

W świetle powyższego dostrzec należy nierówne traktowanie przez ustawodawcę krajowego "handlowców" i "polskich producentów", jako że ci ostatni nie są obowiązani do ponoszenia ciężaru kosztów tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych oraz ubezpieczenia od ognia i zdarzeń losowych paliw wyprodukowanych z ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, a następnie wywiezionych z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zgodnie z art. 34 TFUE "Ograniczenia ilościowe w przywozie oraz wszelkie środki o skutku równoważnym są zakazane między Państwami Członkowskimi". Artykuł ten posługuje się terminem "import", zastąpionym w oficjalnej polskiej wersji językowej sformułowaniem "przywóz". Pojęcie importu nie zostało zdefiniowane w żadnym z wyroków ETS. Mając na względzie stanowisko ETS, w świetle którego art. 34 stosuje się do przepisów, które zakazują "reklamy, nabywania, oferowania, wystawiania, sprzedaży, przechowywania, składowania, przygotowywania, transportowania, wprowadzania do obrotu, odpłatnego lub nieodpłatnego zbywania, importu lub używania" towarów, pojęcie importu lub przywozu obejmuje wszystkie wyżej wymienione postacie szeroko rozumianego obrotu towarami (por. C-293/94 *Brandsma*, pkt 6). Artykuł 34 stosowany jest do szerokiego katalogu transakcji zawieranych w handlu międzynarodowym.

Najczęściej ograniczenia swobody przepływu towarów w rozumieniu tego przepisu występują w związku ze sprowadzaniem przez przedsiębiorców towarów z jednego państwa członkowskiego do drugiego celu ich odsprzedaży. Oparcie rynku wewnętrznego na instytucji unii celnej powoduje, że art. 34 znajduje zastosowanie do ograniczeń tranzytu między państwami członkowskimi. Swoboda tranzytu ma status swobody ogólnej w swobodzie przepływu towarów.

Art. 34 stosuje się również w sytuacjach, gdy przez terytorium państwa członkowskiego przewożony jest towar przeznaczony na rynek państwa trzeciego (C-115/02 *Rioglass*, pkt 19, C-350/97 *Monsees*; C-367/89 *Richardt*, pkt 14). W konsekwencji przedmiotowa sytuacja jest objęta zakresem art. 34 TFUE. Regulacja ta prowadzi do różnic obciążenia finansowego dla użytkowników końcowych, jakie wynikają z działań związanych z tworzeniem zapasów obowiązkowych w zależności od tego czy sprzedaży lub wywozu dokonuje

producent czy też gdy sprzedaż dokonuje handlowiec dokonujący obrotu paliwem sprowadzonym do kraju w ramach importu lub wewnątrzspółnotowego nabycia.

Zasadne jest więc stwierdzenie na podstawie art. 34 TFUE, że regulacje prawa krajowego miały charakter praktyki dyskryminacyjnej, w szczególności wobec przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie przywozu paliw, niezależnie od niekwestionowania celów nałożonych dyrektywą, t.j. utrzymywanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa zaopatrzenia w ropę naftową i produkty naftowe w tym paliwa we Wspólnocie.

Zgodnie z treścią dyrektywy cele te należy osiągać za pomocą niezawodnych i przejrzystych mechanizmów opartych na solidarności między państwami członkowskimi przy jednoczesnym zachowaniu zasad rynku wewnętrznego i reguł konkurencji, a więc w zgodzie z przepisami Traktatu.

Odwołując się ponownie do art. 34 TFUE pojęcie środka o skutku podobnym do ograniczeń ilościowych definiują trzy wyroki ETS, określane z uwagi na ich znaczenie dla omawianej instytucji mianem formuł: 8/74 *Dassonville*, 120/78 *Cassis de Dijon* oraz C-267/91 *Keck*. Zgodnie z powyższym orzecznictwem, praktyką oraz doktryną pojęcie środka o skutku podobnym do ograniczeń ilościowych obejmuje każde zachowanie państwa członkowskiego, które utrudnia lub może utrudnić dostęp towarom importowanym do rynku krajowego, z wyjątkiem przepisów dotyczących zasad sprzedaży w rozumieniu formuły *Keck*.

Pojęcie środka o skutku podobnym do ograniczeń ilościowych obejmuje szeroko rozumiane zachowania państw członkowskich, które utrudniają import (tranzyt). Rozciąga się w szczególności na przepisy krajowe, które narzucają na importerów wszelkiego rodzaju obowiązki o charakterze administracyjnym oraz przepisy dotyczące zasad produkcji, jakości i oznaczania towarów, które "mogą skutkować zmuszeniem podmiotów gospodarczych z innych państw członkowskich do dostosowania swoich urządzeń i sprzętu do wymogów norm lub przepisów technicznych państwa członkowskiego przywozu, oraz do ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z tym dostosowaniem" (C-254/05 *Komisja p. Belgii*, pkt 30; C-14/02 *ATRAL*, pkt 63; C-270/02 *Komisja p. Włochom*, pkt 19).

W konsekwencji system UE nie pozwala aby takie negatywne oddziaływanie na sprzedaż paliwa lotniczego JET-A1 (kod CN 27101921) sprowadzanego od podmiotu trzeciego z siedzibą w kraju UE poza terytorium Polski w ramach nabycia wewnątrzspółnotowego i przemieszczanego z tego kraju do Polski w procedurze

zawieszono go poboru akcyzy, było większe niż dla paliw krajowych, w porównywalnym stanie faktycznym to jest przeznaczonych do wywozu.

Podsumowując regulacje artykułu 5 art. ust. 6 pkt 2 prowadziły w istocie do dyskryminacji B. w zakresie obrotu paliwami sprowadzonymi w ramach wewnątrzwspólnotowego nabycia i sprzedawanymi w ramach wewnątrzwspólnotowej dostawy i eksportu w stosunku do przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie produkcji paliw na rynku polskim.

Jeżeli nawet zasada nie równoważności podmiotów poprzez nierównomierne nałożenie ciężarów ekonomicznych w wyniku ustalania limitów ilościowych została wprowadzona w sposób niezamierzony w celu innym, niż wzmocnienie konkurencyjności polskich producentów paliw rynku, to winna zostać objęta zakazem ze względu na posiadanie cech typowych dla środka o skutkach równoważnych, poprzez ograniczenie dostępu do rynku dla paliwa przywożonego. Niezależnie od kwestii bezpieczeństwa energetycznego, których wnioskodawca nie kwestionuje, wskazać należy że rozwiązania przyjęte w prawie krajowym, prowadziły do dyskryminacji i ograniczenia w handlu między Państwami członkowskimi a także naruszenia zasad konkurencji (równości podmiotów) w kraju, w zależności od tego czy przedmiotem dostawy dokonywanej przez handlowca było paliwo wyprodukowane w kraju przez polskiego producenta, czy też wyprodukowane przez podmiot z innego kraju Unii Europejskiej i sprawdzone w ramach nabycia wewnątrzwspólnotowego.

Respektowanie reguł jednolitego rynku wewnętrznego - wspólnej przestrzeni gospodarczej - umożliwiającej realizację fundamentalnych swobód m.in. przepływu towarów i usług oznacza konieczność przyznawania przedsiębiorcom Unii Europejskiej tych samych uprawnień i nakładanie na nich tych samych obowiązków, w szczególności zaś zapobieganie sytuacji gdy preferowani są producenci krajowi, w tym np. handlowcy dokonujący zakupów paliwa w kraju, bez wskazania szczególnych przesłanek do różnicowania ich sytuacji np. ze względów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa energetycznego.

Cele Wspólnoty w ww. zakresie nie mają bowiem charakteru „politycznej deklaracji” ale są podstawą dokonywania wykładni przepisów prawa wtórnego, opartej na konieczności eliminacji rozwiązań prawa krajowego, które mogą pośrednio lub bezpośrednio, a nawet potencjalnie zakłócić handel na jednolitym rynku wewnętrznym, szczególnie gdy nie da się wskazać istnienia innego interesu

publicznego lub interesu ogólnego państw członkowskich.

Uwzględniając powyższe wspomniana regulacja przewidziana w artykule 5 ust. 6 punkt 2 ustawy o zapasach prowadziła do różnic obciążenia finansowego dla handlowców jakie wynikały z działań związanych z tworzeniem zapasów, w zależności od tego czy sprzedaży lub wywozu paliwa dokonywał producent czy też handlowiec dokonujący obrotu paliwem sprowadzonym do kraju w ramach importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia.

Jako, że wskazana wyżej regulacja nie wynikała z przepisów dyrektywy a jednocześnie była sprzeczna z prawem pierwotnym, prowadzi to musi do stwierdzenia, że opisany mechanizm stanowił niedozwoloną pomoc publiczną dla polskich producentów a pośrednio handlowców zakupujących od tychże producentów paliwa lotnicze, oraz do arbitralnej dyskryminacji handlowców, nie będących polskimi producentami i z nimi nie związanych, co w konsekwencji prowadziło do ukrytych ograniczeń w handlu między Państwami Członkowskimi, jako, że przepisy konstytuujące działalność Unii Europejskiej nakładają na państwa członkowskie obowiązek nieprzyjmowania oraz nieutrzymywania w mocy przepisów, również o charakterze ustawowym i wykonawczym, które mogłyby eliminować skuteczność reguł konkurencji stosujących się do przedsiębiorstw (art. 107-109 TFUE) i tak Art. 107 ust. 1 TFUE stanowi, że „wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi”.

W opisanym stanie faktycznym i prawnym zasadne wydaje się przyjęcie, po dokonaniu wykładni prawa przy uwzględnieniu normy art. 91 Konstytucji RP z uwzględnieniem kontekstu wspólnotowego że polscy producenci uzyskali korzyść, w postaci niższych kosztów prowadzonej działalności poprzez szczególny sposób wyliczania limitu, że korzyść ta miała charakter selektywny ( dotyczyła bowiem producentów krajowych, a nie dotyczyła handlowców zakupujących paliwa z innych źródeł), i była wynikiem, interwencji państwa przy stanowieniu prawa dla tej grupy uczestników obrotu. Nawet jeżeli zasada nie równoważności podmiotów poprzez nierównomierne nałożenie ciężarów ekonomicznych w wyniku ustalania limitów

ilościowych została wprowadzony w sposób niezamierzony w celu innym niż wzmocnienie konkurencyjności polskich producentów paliw rynku, to winna zostać objęta zakazem ze względu na posiadanie cech typowych dla środka o skutkach równoważnych, poprzez ograniczenie dostępu do rynku dla paliwa przywożonego.

Uwzględniając, że obciążenie ekonomiczne producentów paliw i handlowców, w zakresie objętym niniejszą opinią jest nierównomierne, w odniesieniu do czynności wywozu paliw, przy ponoszeniu zwiększonych kosztów utrzymywania zapasów obowiązkowych przez handlowców, regulacja artykułu 5 ustęp 6 punkt 2 ustawy o zapasach winna być uznana za niezgodną z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej oraz ustawą zasadniczą, i prowadzić do uznania, że stanowisko zaprezentowane przez Wnioskodawcę jest uzasadnione, tzn. że do dnia 22 lipca 2014 r. B. świadcząc usługi tankowania samolotów w portach lotniczych Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice paliwem lotniczym JET-A1 (kod CN 27101921) nabywanym od podmiotu trzeciego z siedzibą na Litwie w ramach nabycia wewnątrzwspólnotowego, które to paliwo było następnie wywożone z Polski w 99% do krajów trzecich jak i krajów UE miała obowiązek tworzenia zapasów obowiązkowych jednakże z pominięciem ilości paliwa wywożonego (tankowanego do samolotów) to jest obowiązek utrzymywania zapasów winien być dokonywany jedynie w odniesieniu do mniej niż 1% obrotu, w oparciu o powyższe szczegółowe uzasadnienie.

Na koniec Spółka podnosi, że choć celem ustawy o zapasach jest wzmocnienie bezpieczeństwa paliwowego Polski poprzez stworzenie regulacji określającej w sposób kompleksowy środki przeciwdziałania zakłóceniom w dostawach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego wraz z procedurami uruchamiania tych środków oraz mechanizmami ich wdrażania, w przypadku gdy wymaga tego sytuacja na rynku krajowym lub jest to konieczne ze względu na zobowiązania międzynarodowe, to jednak nie jest możliwa taka interpretacja prawa, która była by sprzeczna z powołanymi wyżej przepisami, co wskazuje, że stanowisko przedstawione przez Spółkę musi zostać uznane za prawidłowe.

Do wniosku dołączam wydruk informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z Krajowego Rejestru Przedsiębiorców wraz z potwierdzeniem uiszczenia opłaty za wydanie interpretacji w wysokości 40 zł.

**W świetle obowiązującego do dnia 22 lipca 2014 r. stanu prawnego stanowisko Wnioskodawcy w sprawie oceny prawnej przedstawionego stanu faktycznego uznano za nieprawidłowe:**

Zgodnie z art. 3 ust. 1 – 3 oraz ust. 4 ustawy o zapasach, w celu zapewnienia zaopatrzenia Rzeczypospolitej Polskiej w ropę naftową i produkty naftowe w sytuacji wystąpienia zakłóceń w ich dostawach na rynek krajowy oraz wypełniania zobowiązań międzynarodowych, tworzy się zapasy ropy naftowej i produktów naftowych, zwane "zapasami interwencyjnymi". Zapasy interwencyjne obejmują zapasy:

- 1) obowiązkowe ropy naftowej lub paliw, zwane dalej "zapasami obowiązkowymi ropy naftowej lub paliw", tworzone i utrzymywane przez producentów i handlowców;
- 2) państwowe ropy naftowej i paliw, zwane dalej "zapasami państwowymi ropy naftowej i produktów naftowych", tworzone przez ministra właściwego do spraw gospodarki i utrzymywane przez Agencję Rezerw Materiałowych.

Zapasy interwencyjne powinny zaspokajać zapotrzebowanie na ropę naftową i produkty naftowe w ilości odpowiadającej co najmniej iloczynowi 90-dniowemu średniemu dziennemu zużyciu wewnętrznemu ropy naftowej i produktów naftowych, z wyłączeniem gazu płynnego (LPG) lub 30-dniowemu średniemu dziennemu zużyciu wewnętrznemu gazu płynnego (LPG), z zastrzeżeniem, że zapasy interwencyjne powiększa się o rezerwę na poczet zapasów niedostępnych z przyczyn technicznych oraz ubytków podczas przemieszczania zapasów interwencyjnych; rezerwa ta wynosi 10% tworzonych i utrzymywanych zapasów interwencyjnych.

W myśl art. 2 pkt 18 ustawy o zapasach producentem jest przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie wytwarzania lub przetwarzania paliw. Stosownie do art. 2 pkt 8 ustawy o zapasach, przez pojęcie produkcji paliw rozumie się wytwarzanie paliw w procesie przerobu ropy naftowej, a także przetwarzanie paliw poprzez procesy mieszania komponentów, w wyniku których powstaje co najmniej jedno z paliw albo wzrasta całkowita ilość jednego z nich.

Przepis art. 2 pkt 19 ustawy o zapasach konstytuuje definicję legalną handlowca, zgodnie z którą jest nim przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w

zakresie przywozu ropy naftowej lub paliw. Z kolei przywozem jest, zgodnie z art. 2 pkt 14 ustawy o zapasach, sprowadzenie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ropy naftowej, produktów naftowych lub gazu ziemnego w ramach nabycia wewnątrzspółnotowego lub importu. Nabyciem wewnątrzspółnotowym w myśl przepisu art. 2 pkt 9 ustawy o zapasach jest przemieszczenie ropy naftowej, produktów naftowych lub gazu ziemnego z terytorium innego państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym. Importem zaś, zgodnie z przepisem art. 2 pkt 12 ustawy o zapasach, jest import ropy naftowej, produktów naftowych lub gazu ziemnego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym.

Wywozem zgodnie z art. 2 pkt 15 jest wywóz ropy naftowej, produktów naftowych lub gazu ziemnego poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w ramach dostawy wewnątrzspółnotowej lub eksportu. Zgodnie z art. 2 pkt 13 eksport to eksport ropy naftowej, produktów naftowych lub gazu ziemnego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym. Natomiast dostawa wewnątrzspółnotowa zgodnie z art. 2 pkt 10 to przemieszczenie ropy naftowej, produktów naftowych lub gazu ziemnego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium innego państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej, w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym.

Przez pojęcie paliw, na podstawie art. 2 pkt 3 ustawy o zapasach, należy rozumieć paliwa ciekłe, biopaliwa ciekłe oraz gaz płynny (LPG). Paliwa ciekłe, zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 4 ustawy o zapasach to benzyny silnikowe i materiały pędne do silników lotniczych, oleje napędowe do silników i materiały pędne do silników lotniczych na bazie nafty oraz oleje napędowe pozostałe oraz ciężkie oleje opałowe. Biopaliwa ciekłe, w myśl art. 2 pkt 5 ustawy o zapasach, to biopaliwa ciekłe w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 11 lit. a i b ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1199, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 - 8 ustawy o zapasach, producenci i handlowcy są obowiązani do tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw. Producenci i handlowcy w zależności od przedmiotu wykonywanej działalności gospodarczej tworzą zapasy obowiązkowe:

- 1) ropy naftowej;
- 2) paliw w następujących grupach produktów:
  - a) benzyny silnikowe i materiały pędne do silników lotniczych,



- b) oleje napędowe do silników i oleje napędowe pozostałe oraz materiały pędne do silników lotniczych na bazie nafty,
- c) ciężkie oleje opałowe;

3) gazu płynnego (LPG).

Zapasy obowiązkowe ropy naftowej lub paliw tworzy się w wielkości odpowiadającej:

- 1) 76-dniowemu średniemu dziennemu przywozowi ropy naftowej lub paliw lub produkcji paliw, z wyłączeniem gazu płynnego (LPG),
- 2) 30-dniowemu średniemu dziennemu przywozowi gazu płynnego (LPG) lub jego produkcji

- w poprzednim roku kalendarzowym.

Producenci tworzą i utrzymują zapasy obowiązkowe ropy naftowej lub paliw w wielkości obliczonej na podstawie danych indywidualnych dotyczących ilości:

- 1) ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, pomniejszonej o masę frakcji wykorzystanych jako surowiec do produkcji paliw;
- 2) paliw ciekłych i biopaliw ciekłych wyprodukowanych z wykorzystaniem ropy naftowej, produktów lub półproduktów jej rafinacji;
- 3) paliw ciekłych i biopaliw ciekłych sprowadzonych w ramach przywozu;
- 4) gazu płynnego (LPG) przywiezionego lub uzyskanego w procesie rafinacji ropy naftowej;
- 5) ropy naftowej lub paliw wprowadzonych na rynek krajowy z zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw w wyniku ich interwencyjnego uwolnienia lub pomniejszenia wynikającego z corocznej zmiany roku bazowego, z którego produkcja paliw lub przywóz ropy naftowej lub paliw służy do obliczenia ilości zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw, do utworzenia których obowiązany jest producent.

Handlowcy tworzą i utrzymują zapasy obowiązkowe ropy naftowej lub paliw w wielkości obliczonej na podstawie danych indywidualnych dotyczących ilości:

- 1) ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, pomniejszonej o ilości tej ropy sprzedane producentowi, odpowiadające masie frakcji wykorzystanych przez tego producenta, jako surowiec do produkcji paliw;
- 2) paliw ciekłych i biopaliw ciekłych sprowadzonych w ramach przywozu;

- 3) gazu płynnego (LPG) sprowadzonego w ramach przywozu;
- 4) ropy naftowej lub paliw ciekłych wprowadzonych na rynek krajowy z zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw w wyniku ich interwencyjnego uwolnienia lub pomniejszenia wynikającego z corocznej zmiany roku bazowego, z którego produkcja paliw lub przywóz ropy naftowej lub paliw służy do obliczenia ilości zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw, do utworzenia których jest obowiązany dany handlowiec.

Ilości ropy naftowej lub paliw, o których mowa powyżej, pomniejsza się odpowiednio o ilości:

- 1) ropy naftowej wywiezionej z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) paliw wyprodukowanych z ropy naftowej sprowadzonej w ramach przywozu, a następnie wywiezionych z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) paliw wyprodukowanych z ropy naftowej wydobytej w kraju lub z obszaru morskiego należącego do krajowej strefy ekonomicznej, o ile udział tych paliw nie przekracza 20% ogólnej ilości ich produkcji w danym roku;
- 4) gazu płynnego (LPG) wywiezionego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) paliw przeznaczonych do bunkrowania statków morskich odbywających rejsy dalekomorskie;
- 6) biokomponentów wykorzystywanych do produkcji biopaliw ciekłych w wielkości przekraczającej ich maksymalny udział w paliwach ciekłych określony w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
- 7) paliw wyprodukowanych z olejów odpadowych;
- 8) ropy naftowej lub paliw przeznaczonych na odtworzenie zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw;
- 9) paliw przeznaczonych na zużycie własne przez producenta w procesie technologicznym przerobu ropy.

Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, że Wnioskodawca w ramach prowadzonej działalności nabywa od podmiotu trzeciego z siedzibą na Litwie w ramach nabycia wewnątrzspółnotowego, paliwo lotnicze JET-A1 o kodzie CN 2710 19 21. Wnioskodawca następnie sprzedaje nabyte poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej paliwo lotnicze świadcząc usługę tankowania samolotów w portach lotniczych Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice oraz Katowice-Pyrzowice.

Przywożone w ramach nabycia wewnątrzspółnotowego paliwo lotnicze JET-A1 jest paliwem w rozumieniu art. 2 pkt 4 ustawy o zapasach. W zakresie prowadzonej działalności należy więc uznać Wnioskodawcę za handlowca w rozumieniu art. 2 pkt 19 ustawy o zapasach. Należy również zaznaczyć, że paliwo lotnicze JET-A1 o kodzie CN 2710 19 21 jest wyszczególnione w §2 ust 1 pkt 3 lit. b Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie szczegółowego wykazu surowców oraz produktów naftowych objętych systemem zapasów interwencyjnych (Dz. U z 29.04.2013 r. poz. 515) jako produkt naftowy uwzględniany podczas ustalania wymaganej ilości zapasów obowiązkowych. Uwzględniając powyższe, w ocenie Prezesa Agencji Rezerw Materiałowych, sprowadzanie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej paliwa lotniczego JET-A1 o kodzie CN 2710 19 21 rodzi obowiązek tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych w ilościach wyliczonych na podstawie § 2 ust 1 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 24 kwietnia 2007 r. w sprawie szczegółowego sposobu tworzenia i utrzymywania zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw oraz ustalania ich ilości (Dz. U. 2007 nr 81 poz. 547).

Zarówno ustawa o zapasach jak również ww. rozporządzenie o szczegółowym sposobie wyliczania wielkości zapasów obowiązkowych w sposób jednoznaczny określają, że jedynymi uprawnionymi odliczeniami pozwalającymi pomniejszyć wolumeny paliw stanowiących podstawę wyliczenia wielkości zapasów obowiązkowych są odliczenia, o których mowa w art. 5 ust. 6 ustawy o zapasach. Jest to katalog zamknięty i ściśle zdefiniowany, który nie przewiduje możliwości pomniejszenia wielkości tworzonych i utrzymywanych zapasów obowiązkowych ropy naftowej lub paliw o paliwo zatankowane do samolotów odbywających rejsy międzynarodowe. Podkreślenia wymaga również fakt, że tankowania zbiorników paliwowych układów zasilania środków transportowych lub innego sprzętu, który następnie przemieszcza się poza granice kraju, nie stanowi wywozu w rozumieniu art. 2 pkt 15 ustawy o zapasach. Tankowanie samolotu paliwem wynika z potrzeb eksploatacyjnych samolotu - dostarczenia do układu napędowego samolotu produktu energetycznego niezbędnego do odbycia lotu samolotem. Paliwo znajdujące się w zbiornikach układu zasilania samolotu odbywającego rejsy międzynarodowe nie jest przemieszczane poza granice kraju w rozumieniu ustawy o zapasach lecz zużywane przez samolot w trakcie lotu. Proces ten rozpoczyna się już na lotnisku krajowym z chwilą uruchomienia samolotu i trwa przez cały okres

lotu realizowanego zarówno w przestrzeni powietrznej kraju jak również poza jego granicami. Samolot po wylądowaniu na lotnisku znajdującym się poza granicami kraju nie dostarczył do danego państwa paliwa wprowadzonego do systemu zasilania układ napędowy lecz zużył je w trakcie przelotu.

Należy również zaznaczyć, że ustawa o zapasach przewiduje możliwość wyłączenia z obowiązku tworzenia zapasów od produkcji i przywozu paliw przeznaczonych do napędu środków transportu lecz dotyczy to wyłącznie paliw przeznaczonych do bunkrowania statków morskich odbywających rejsy dalekomorskie i w oparciu o art. 5 ust 6 pkt 5 ustawy o zapasach. Ustawa nie wprowadziła jednak takich regulacji w przypadku paliw przeznaczonych do napędu samolotów odbywających rejsy międzynarodowe czy w przypadku tankowania pojazdów mechanicznych przekraczających granice kraju.

Nie można więc zgodzić się ze stanowiskiem Wnioskodawcy, że jako handlowiec dokonujący nabycia wewnątrzwspólnotowego paliwa lotniczego z przeznaczeniem do tankowania samolotów obciążony został dodatkowymi obowiązkami w stosunku do krajowych producentów paliwa lotniczego, którzy również przeznaczyli wyprodukowane przez siebie paliwo do tankowania samolotów, co w jego ocenie wskazuje na nierówne traktowanie podmiotów. Ilości paliwa lotniczego przeznaczonego do tankowania samolotów nie zostały wyszczególnione w odliczeniach o których mowa w art. 5 ust. 6 ustawy o zapasach. Tankowanie samolotów nie stanowi również wywozu w rozumieniu ustawy o zapasach, a więc ilości zatankowanego do samolotu paliwa nie mogą stanowić podstawy odliczeń o których mowa w art. 6 ust. 6 pkt 2.

W przypadku tankowania samolotów paliwem lotniczym zarówno handlowiec jak również producent paliwa lotniczego obciążeni są takimi samymi obowiązkami, bowiem ustawa o zapasach żadnemu z nich nie daje możliwości pomniejszenia ilości paliw stanowiących postawę do wyliczenia poziomu zapasów obowiązkowych o ilości paliwa lotniczego przeznaczonego do tankowania samolotów. Nie można więc zgodzić się ze stanowiskiem Wnioskodawcy, że w omawianym przypadku mogło dojść do nierównego traktowania podmiotów gospodarczych.

Odnosząc się do zarzutów Wnioskodawcy w zakresie sposobu implementacji dyrektywy Rady 2006/67/WE z dnia 24 lipca 2006 r. przez krajowego ustawodawcę, należy zwrócić uwagę, że na podstawie art. 10 „u.s.d.g.” Prezes Agencji Rezerw

Materiałowych wydaje pisemne interpretacje co do zakresu i sposobu zastosowania przepisów, z których wynika obowiązek świadczenia przez przedsiębiorcę daniny publicznej oraz składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne, w jego indywidualnej sprawie. Obowiązek tworzenia i utrzymywania zapasów interwencyjnych został kompleksowo zdefiniowany w ustawie o zapasach. Przedmiotowa ustawa w sposób jednoznaczny dokonała podziału tego obowiązku na producentów i handlowców (zapasy obowiązkowe) oraz państwo (zapasy państwowe) i stanowi ona implementację dyrektywy Rady 2006/67/WE. Zgodnie z art. 249 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, dyrektywa wiąże każde państwo członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków. W praktyce oznacza to, że akt ten formułuje cele, które adresaci, dowolnymi środkami, formami i metodami, obowiązani są osiągnąć. W ocenie Prezesa Agencji Rezerw Materiałowych ocena sposobu i formy implementacji przedmiotowej dyrektywy przez polskiego ustawodawcę wykracza poza delegację określoną w art. 10 u.o.s.d.g.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

Interpretacja dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę i stanu prawnego obowiązującego przed dniem 22 lipca 2014 r.

### **Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie**

do Ministra Energii, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia, za pośrednictwem Prezesa Agencji Rezerw Materiałowych – 00-844 Warszawa, ul. Grzybowska 45.

.....

Wykonano w 3 egz.

Egz. Nr 1 – adresat (ZPO+KPA);

Egz. Nr 2 – BPI;

Egz. Nr 3 – a/a.