

Paweł Belch

<https://pawelbelch.v.prz.edu.pl/>; p.belch@prz.edu.pl; nr ORCID: 0000-0003-0818-5284
 Politechnika Rzeszowska, Wydział Zarządzania

Transport drogowy materiałów niebezpiecznych w obliczu „szarej strefy” na przykładzie przedsiębiorstwa handlowego z sektora paliw płynnych

Road transport of dangerous materials in the face of the "gray zone" on the example of a trading company from the liquid fuel sector

Artykuł stanowi studium przypadku na temat transportu drogowego materiałów niebezpiecznych przedsiębiorstwa handlowego z sektora paliw płynnych. Celami artykułu są: przedstawienie istoty transportu drogowego paliw płynnych na przykładzie podmiotu gospodarczego prosperującego w obszarze badawczym oraz identyfikacja i oddziaływanie zjawiska „szarej strefy” występującego w branży energetycznej na podmioty gospodarcze operujące w segmencie obrotu produktami ropochodnymi.

Bodźcem intelektualnym do przedstawienia omawianego tematu jest identyfikacja luki poznawczej w zakresie transportu z perspektywy przedsiębiorstwa dystrybuującego paliwa płynne oraz kilkuletnie doświadczenie zawodowe autora na stanowisku kierowniczym w analizowanym obszarze. Postawione cele determinują wybór następujących metod badawczych: analiza literatury, czasopism, aktów prawnych oraz badania empiryczne dokumentacji wewnętrznej przedsiębiorstwa. Osiągnięcie celów jest odzwierciedlone w strukturze artykułu.

Słowa kluczowe:

transport, paliwa płynne, szara strefa, materiały niebezpieczne.

The article is a case study on the road transport of dangerous goods by a trading company from the liquid fuels sector. The goals of the article are: to present the essence of road transport of liquid fuels on the example of a thriving business entity in the research area, and to identify and influence the gray economy phenomenon of the energy sector on business entities operating in the segment of trade in petroleum products.

An intellectual incentive to present this topic in this article is to identify the cognitive gap in the field of transport from the perspective of the company distributing liquid fuels and several years of professional experience of the author as a manager in the analyzed area. The set goals determine the selection of the following research methods: analysis of literature, journals, legal acts and empirical studies of internal documentation of the enterprise. Achieving the goals is reflected in the structure of the article.

Key words:

transport, liquid fuels, gray zone, dangerous materials.

JEL: G28, L21, M21

Wstęp

Obecna działalność przedsiębiorstw w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych podlega wielu bieżącym, fundamentalnym zmianom, które związane są z procedowaniem i wdrażaniem coraz to nowych, doskonalszych ustaw i rozporządzeń (m.in. tzw. pakiety: paliwowy, przewozowy, energetyczny) oraz wymaga dostosowania ich profilu do

aktualnych warunków handlu na wolnym rynku świadczonych usług. Swoista rewolucja dokonywana w sektorze paliwowym powoduje spektakularne uniecznienienie, funkcjonującej od ok. siedmiu lat, szarej strefy w obrocie paliwami płynnymi.

Celami artykułu są: przedstawienie istoty transportu drogowego paliw płynnych na przykładzie przedsiębiorstwa działającego w sektorze paliwowym oraz identyfikacja i oddziaływanie zjawiska

szarej strefy funkcjonującego w branży energetycznej na podmioty gospodarcze operujące w segmencie obrotu produktami ropopochodnymi.

Zgodnie z nowymi założeniami państwa implementowanymi w sferze prawnej, ekonomicznej i społecznej obligatoryjna transparentność działań przedsiębiorstw energetycznych ma na celu przywrócenie zasad uczciwej konkurencji, gdzie kluczowym zadaniem jest wyeliminowanie z gospodarki mafii paliwowych, które poprzez stosowanie różnych mechanizmów (m.in. „znikający” podatek i transakcje karuzelowo-łańcuchowe) generowały uszczuplenie wpływów budżetowych państwa z tytułu nieodprowadzania podatków (VAT, akcyza, opłata paliwowa) rzędu kilkunastu miliardów złotych średniorocznie.

Ogromna skala procederów przestępczych odbywających się w nielegalnie działających przedsiębiorstwach paliwowych determinuje słuszność obrazowego nazywania tego zjawiska przez wielu analityków nie szarą, ale już „czarną” strefą.

Boźcem intelektualnym do przedstawienia tego tematu jest identyfikacja luki poznawczej w zakresie transportu z perspektywy przedsiębiorstwa dystrybuującego paliwa ropopochodne oraz kilkuletnie doświadczenie zawodowe autora na stanowisku kierowniczym w analizowanym obszarze.

„Szara strefa” w sektorze paliwowym w Polsce

Sektor paliwowy w Polsce od ok. siedmiu ostatnich lat zmaga się z nieuczciwą konkurencją przedsiębiorstw prowadzących działalność w tzw. szarej strefie. Sukcesywnie nasilający się proceder przestępczy, polegający głównie na nieodprowadzaniu należnych podatków do Skarbu Państwa (VAT, akcyza, opłata paliwowa), wystawił podmioty legalnie działające w tej gałęzi gospodarki na ciężką próbę rozwoju, a nawet przetrwania.

Nieuczciwy obrót produktami ropopochodnymi zaburza konkurencję i ma negatywny wpływ na funkcjonowanie rzetelnych przedsiębiorców, którzy uczciwie wywiązują się ze wszystkich zobowiązań. Skutkuje to zmniejszeniem ich zysków (z powodu utraty dotychczasowych rynków zbytu i wymuszoną koniecznością eksportu), co negatywnie wpływa na wysokość płaconych podatków (NIK, 2017).

W celu zlikwidowania problemu szarej strefy w sektorze paliwowym, wprowadzono w życie nowe regulacje prawne:

- 01.07.2016 r. (duże przedsiębiorstwa), 01.01.2017 r. (średnie i małe p.), 01.01.2018 r. (mikro p.) — obowiązek stosowania Jednolitego Pliku Kontrolnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1221; Dz. U. z 2017 r., poz. 201),

- 01.08.2016 r. — „pakiet paliwowy” (Dz. U. z 2016 r., poz. 1052),
- 01.09.2016 r. — „pakiet energetyczny” (Dz. U. z 2016 r., poz. 1165),
- 01.01.2017 r. — „pakiet uszczelniający VAT” (Dz. U. z 2016 r., poz. 2024),
- 01.01.2017 r. — limit 15 tys. zł dla transakcji gotówkowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1829),
- 01.03.2017 r. — powołanie Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1947),
- 18.04.2017 r. — „pakiet przewozowy” (Dz. U. z 2017 r., poz. 708).

W wyniku zastosowania powyższych aktów prawnych czyli „reformy” rynku paliw ciekłych:

- zaostorzono wymagania w zakresie uzyskania oraz utrzymania koncesji na wytwarzanie paliw ciekłych (WPC) oraz koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą (OPZ);
- połączono obowiązki dla podmiotów sektora paliwowego, wynikające z dotychczas funkcjonujących oddzielnie lub autonomicznie regulacji w zakresie:
 - jakości paliw ciekłych,
 - wymagań akcyzowych, opłaty paliwowej oraz podatku VAT,
 - koncesjonowania paliw ciekłych,
 - wytwarzania i handlu biopaliwami ciekłymi,
 - zapasów obowiązkowych oraz opłaty zapasowej,
- wprowadzono zasadę pierwotnego i zupełnego charakteru prawa energetycznego wobec innych regulacji administracyjno-prawnych, tym samym ostatecznie definiuje ono unormowanie i nadzór nad rynkiem produktów ropopochodnych;
- obowiązuje zasada, że paliwa importują tylko przedsiębiorstwa energetyczne na podstawie koncesji na obrót paliwami ciekłymi z zagranicą lub tzw. podmioty przywożące;
- wprowadzono zwiększony nadzór nad pierwotną podażą paliw ciekłych na rynek, co zobowiązuje przedsiębiorstwa do wielu obowiązków administracyjnych oraz podatkowych;
- poszerzono obowiązek posiadania koncesji w obszarze przeladunku paliw ciekłych (MPC),
- wprowadzono kontrolę nad całością przywozu paliw ciekłych do Polski;
- rozszerzono kompetencje kontrolne najważniejszych organów kontroli;
- zobligowano przedsiębiorców logistyki sektora paliwowego do włączenia się w proces weryfikacji klientów oraz legalności źródła podaży paliw na krajowy rynek;
- wprowadzono nowe warunki prowadzenia działalności koncesjonowanej przy imporcie paliw ciekłych oraz obowiązki sprawozdawcze;
- zaostorzono i uzupełniono system kar za:
 - działalność bez wpisu do rejestru podmiotów przywożących paliwa lub bez wymaganej koncesji,

- naruszenie warunków posiadanej koncesji/przywozu paliw przez podmioty przywożące,
- określono zasady utworzenia przez URE jednolitej bazy danych o ilości, rodzajach i lokalizacjach infrastruktury paliw w Polsce,
- regulację rynku oparto na maksymalnej transparentności i jawności danych o podmiotach prowadzących działalność w sektorze paliwowym.

Przedstawione powyżej regulacje prawne zmieniły i nadal zmieniają sektor paliwowy w Polsce. Według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego w roku 2017 rynek paliw silnikowych wzrósł względem roku poprzedniego o ok. 11% i okazał się wyższy od prognoz. Największy wzrost (o 15%) odnotowano w oficjalnej sprzedaży oleju napędowego, natomiast import tego paliwa wzrósł w porównaniu z rokiem 2016 i osiągnął 35% udziału w rynku. Wdrażane, długofalowe działania w walce z szarą strefą pozostają pewną niewiadomą, jednak obecna skuteczność służb państwowych dobrze rokuje na przyszłość. Wyeliminowanie większości podmiotów gospodarczych działających w szarej strefie, operujących głównie w segmencie oleju napędowego, relatywnie korzystne dla kierowców ceny paliw oraz zwiększenie popytu na benzyny silnikowe to główne czynniki, dzięki którym udało się na rynku uplasować większą ilość paliw (POPIHN, 2018).

Transport drogowy materiałów niebezpiecznych w analizowanym przedsiębiorstwie

Transport jako dział gospodarki narodowej ma znaczący wpływ na jej rozwój w każdym segmencie produkcji materialnej oraz usług. Wszystkie rodzaje działalności gospodarczej związane są z transportem, poprzez dowóz ludzi do określonych miejsc docelowych, dystrybucję produktów i usług, a także niezbędnych do produkcji surowców i materiałów. Przyczynia się on więc do generowania narodowego dochodu, wpływając na dynamikę rozwoju produkcji przedsiębiorstw i gwarantując realizację obrotu towarowego.

Transport towarowy jest to świadczenie usług polegających na przemieszczaniu ładunków oraz usług dodatkowych bezpośrednio z tym związanych (Neider, 2012, s. 11). Przywołana definicja określa, że transport jest pojęciem obszernym, który obejmuje wiele działań, dzięki którym ładunek dociera od miejsca nadania do określonego miejsca przeznaczenia. Przedsiębiorstwa, które prowadzą działalność w warunkach konkurencji rynkowej i są w stanie prawidłowo określić swoje mocne i słabe strony, kładą duży nacisk na rozwijanie tych aspektów swojej działalności, które przynoszą im bezpośredni zysk i wpływają na ich konkurencyjność. Dążą dodatkowo do wyodrębnienia takich obszarów działania, które nie są priorytetowe i mogą być realizowane przez inne podmioty gospodarcze z lepszym efektem, co ma na celu skuteczniejsze przystosowanie się do potrzeb rynku. Jednak bez względu na zakres prowadzonej działalności, przedsiębiorstwa zawsze realizują pewien proces biznesowy, który składa się z przyjętego planu działań, mający na celu spełnienie oczekiwań klientów z jednoczesnym zagwarantowaniem zysku przedsiębiorstwa (Wasiaś i Jacyna-Gołda, 2016, s. 37).

Ważną cechą działalności transportowej jest jej nieuprzedmiotowiona postać, co sprawia, że jej wynikiem jest samo przemieszczanie osób lub ładunków i nie skutkuje wystąpieniem efektu rzeczowego w postaci wyprodukowanego towaru, sprawia to również czynnościowy charakter tej produkcji (Zalewski, 2016, s. 54). Możliwość sprawnego i tańszego przemieszczania towarów spowodowała, że transport drogowy zdominował tonażowo i wartościowo rynek przewozowy, który sukcesywnie wzrasta zarówno w Polsce, jak i w większości krajów. Skutecznie odebrał dużą część masy transportowych towarów przede wszystkim kolei, w drugiej kolejności transportowi wodnemu śródlądowemu (Januła, Truś i Gutowska, 2011, s. 88). W tabeli 1 przedstawiono dane dotyczące wielkości przewiezionych ładunków transportem drogowym w Polsce w latach 1995–2016.

Jak pisze Stajniak (2012, s. 61), transport uznawany jest również za kluczowy podsystem logistyczny, odgrywający wyjątkową rolę w procesach zaopatrzenia i dystrybucji, a więc istotny jest jego pomiar i ocena poszczególnych elementów. Aby

Tabela 1

Przewozy ładunków transportem drogowym w Polsce w latach 1995–2016

Rok	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Ilość (w mln t-km)	51 200	75 023	77 228	80 318	85 989	110 481	119 740	136 490	159 527
Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ilość (w mln t-km)	174 223	191 484	214 204	218 888	233 310	259 708	262 860	273 107	303 560

Źródło: opracowanie własne na podstawie: GUS, 2017; *Transport i łączność: Przewozy ładunków transportem drogowym*. Raport roczny.

dokonać odpowiedniego wyboru wskaźników, należy przyjąć pewne czynniki, które pozwolą odpowiedzieć na pytanie, jak bardzo istniejący stan rzeczy odbiega od stanu planowanego, a więc jakie występują odchylenia w badanym obszarze. Głównie wykorzystywane są wskaźniki oceny jakościowej i ilościowej. Oceny ilościową transportu przedstawiają takie wskaźniki, jak: liczba przesyłek, przebyte kilometry, rzeczywisty czas oraz rzeczywisty ładunek. Oceny jakościową natomiast stanowią czynniki związane z obsługą dostaw. System wskaźników i mierników dla transportu jako podsystemu logistycznego w analizowanym przedsiębiorstwie paliwowym został przedstawiony w tabeli 2.

Transport drogowy materiałów niebezpiecznych (w tym paliw płynnych) jest regulowany głównie obszernym aktem prawnym, którym jest umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona 30 września 1957 r. w Genewie, przez Polskę została ratyfikowana w 1975 r. (Dz. U. z 1975 r., nr 35, poz. 190). Jej przepisy zostały zaimplementowane do prawa polskiego w ustawie z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym materiałów niebezpiecznych (Dz. U. z 2002 r., nr 199, poz. 1671), nowelizowana dnia 19 sierpnia 2011 r. (Dz. U. z 2011 r., nr 227, poz. 1367). Istotą tej konwencji jest zminimalizowanie ryzyka powstania zagrożenia w transporcie. Obejmuje ona swoim zakre-

Tabela 2

System wskaźników i mierników dla transportu w analizowanym przedsiębiorstwie paliwowym

Czas transportu		
Niezawodność transportu = $\frac{\text{liczba przewozów wykonanych terminowo}}{\text{całkowita liczba przewozów}} \times 100\%$		
Liczba uszkodzeń podczas transportu = $\frac{\text{liczba uszkodzeń jednostek transportowych}}{\text{całkowita liczba jednostek transportowych}} \times 100\%$		
Elastyczność transportu = $\frac{\text{liczba spełnionych wymagań transportowych}}{\text{całkowita liczba wszystkich wymagań transportowych}} \times 100\%$		
Jakościowa ocena systemu transportu		Ilościowa ocena systemu transportu
Koszty transportu (tonokilometr / m ³ / liczba przesyłek)	Koszty transportu na tonokilometr = $\frac{\text{koszty transportu}}{\text{liczba tonokilometrów}}$	Wykonane tonokilometry
	Koszty transportu na m ³ = $\frac{\text{koszty transportu}}{\text{liczba m}^3}$	Wykonane m ³
	Koszty transportu na przesyłkę = $\frac{\text{koszty transportu}}{\text{liczba przesyłek}}$	Liczba przesyłek
Dysponowany czas pracy (możliwości)	Stopień wykorzystania środków transportu I = $\frac{\text{rzeczywisty czas pracy}}{\text{dysponowany czas pracy}} \times 100\%$	Rzeczywisty czas pracy (h)
Możliwości przewozu ładunku (w m ³)	Stopień wykorzystania środków transportu II = $\frac{\text{ładunek rzeczywisty (w m}^3\text{)}}{\text{ładunek możliwy (w m}^3\text{)}} \times 100\%$	Rzeczywisty ładunek (w m ³)
Długość przebytej drogi (km)	Wskaźnik zużycia ON do przebytej drogi = $\frac{\text{wielkość zużycia oleju napędowego (w litrach)}}{\text{długość przebytej drogi (w km)}} \times 100\%$	Zużycie oleju napędowego (litr)
Proste mierniki ilościowe		
Wykonane tonokilometry (tkm)		
Rzeczywisty czas pracy środków transportu (h)		
Przewieziony ładunek (litry paliwa w temperaturze referencyjnej 15 ^o C)		

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Nowicka-Skowron, 2000, s. 135–139; Kowalska, 2001, s. 167–170; Twaróg, 2003, s. 53–75; Belch, 2016, s. 32–41; Pfohl, 1998, s. 218; materiały wewnętrzne analizowanego przedsiębiorstwa.

sem regulacji szereg dziedzin powiązanych z materiałami niebezpiecznymi. Składa się z umowy właścicielki, która określa stosunki prawne między uczestniczącymi stronami oraz z załączników A i B, które zawierają przepisy regulujące w szerszym zakresie warunki przewozu poszczególnych towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym. Znajomość tych przepisów jest obowiązkiem wszystkich uczestników drogowego przewozu materiałów niebezpiecznych, a zwłaszcza kierowców, którzy muszą zdobyć odpowiednią wiedzę i uprawnienia (Pusty, 2004, s. 10). Umowa ADR jest nowelizowana w cyklu dwuletnim (w roku nieparzystym). Określa ona, iż towarem niebezpiecznym w transporcie drogowym jest materiał lub przedmiot, który zgodnie z ADR nie jest dopuszczony do przewozu drogowego albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tych przepisach (Budziński, 2017, s. 69).

Analizowane przedsiębiorstwo funkcjonuje na terenie województwa podkarpackiego od 2001 r. jako dystrybutor paliw płynnych. Posiada ono ważną do 2023 r. koncesję na obrót paliwami płynnymi (OPC) wydaną przez prezesa Urzędu Regulacji Energetyki i w ramach jej obszaru przedmiotem działalności przedsiębiorstwa jest hurtowa i detaliczna sprzedaż paliw płynnych — oleju napędowego B7 i B0, benzyn bezołowiowych 95 i 98, gazu LPG oraz oleju napędowego do celów grzewczych (tzw. oleju opałowego).

Przedsiębiorstwo prowadzi ponadto sprzedaż, dzierżawę oraz leasing zbiorników dwupłaszczowych na olej napędowy, które pełnią funkcję dystrybutorów magazynowych posiadających układ wydawczy wraz z systemami monitorowania dostaw i zużycia paliwa. Stanowią one wsparcie gospodarki paliwowej w wielu firmach transportowych, budowlanych i gospodarstwach rolnych. Analizowana jednostka jest właścicielem czterech stacji paliw, spośród których dwa obiekty są franczyzowymi stacjami Lotos Paliwa Sp. z o.o. Flotę transportową przedsiębiorstwa stanowią własne autocysterny (15 szt.) oraz ciągniki siodłowe wraz z naczepami — cysternami do transportu paliw płynnych (6 szt.). Jednostki transportowe to głównie takie marki, jak Man, Volvo i Renault. Wszystkie pojazdy wyposażone są w legalizowane, opomiarowane pompy do rozładunku (wydawania) paliw z możliwością oddolnego oraz odgórnego załadunku produktów ropopochodnych. Do infrastruktury logistycznej analizowanego przedsiębiorstwa możemy ponadto zaliczyć podziemne i naziemne zbiorniki, służące do magazynowania i przechowywania oleju napędowego, benzyn, oleju opałowego i gazu LPG. Dystrybucja produktów ropopochodnych z baz magazynowych (terminali paliw) dostawców odbywa się transportem drogowym z wykorzystaniem własnej floty pojazdów. Autocysterny zapewniają odpo-

wiednią częstotliwość i elastyczność bieżących dostaw paliw do klientów, dostosowaną do bieżących potrzeb przedsiębiorstwa.

Z analizy dokumentów wewnętrznych (finansowo-księgowych) badanej jednostki gospodarczej wynika, iż przedsiębiorstwo w okresie wzrostu aktywności szarej strefy na rynku lokalnym (firm konkurencyjnych, funkcjonujących nielegalnie w latach 2013–2017) odnotowało duży spadek sprzedaży — na poziomie 23% (średniorocznie), w odniesieniu do lat 2008–2012. Pierwszy kwartał 2018 r. przyniósł znaczną poprawę wolumenu sprzedanych paliw, stanowiący przyrost o 14% wobec roku 2017. Korzystniejsze warunki konkurencji rynkowej pozwoliły również znacznie zwiększyć średnią marżę netto na sprzedawanych towarach o 1,8% w porównaniu z rokiem poprzednim 2017, pomimo niekorzystnego okresu zimowego, gdzie zazwyczaj występowały w tym czasie spadki popytu, związane z sezonowością działalności klientów (gospodarstwa rolne, przedsiębiorstwa budowlane i transportowe). W zakresie struktury sprzedawanych paliw w roku 2017 zdecydowanie przoduje olej napędowy (73%), benzyny 12%, olej opałowy 9%, gaz LPG 6%. Warto zaznaczyć, że tak wysoki udział oleju napędowego wynika z dystrybuowania tego produktu na rynku hurtowym do pojazdów ciężarowych, gdzie średnia dostawa ON „na miejsce” do klienta to ok. 5 tys. litrów. Ogólna sprzedaż roczna paliw to: 68% rynek hurtowy (dostawa paliwa cysterną) i 32% rynek detaliczny (na 4 stacjach paliw).

W wyniku wprowadzonych regulacji prawnych w zakresie zwalczania szarej strefy w sektorze paliw, analizowane przedsiębiorstwo przeprowadziło i skorelowało szereg wewnętrznych działań kontrolnych, informatycznych, sprawozdawczych i technicznych, które pozwoliły mu sprawnie i skutecznie dostosować się do zaistniałych zmian i obowiązujących warunków funkcjonowania na wolnym rynku w zakresie obrotu paliwami płynnymi, co bezpośrednio przekłada się na sukcesywny wzrost dochodu z prowadzonej działalności gospodarczej.

Podsumowanie

Zgodnie z założonym celem przyjętym w artykule przedstawiona została istota transportu drogowego paliw płynnych na przykładzie przedsiębiorstwa działającego w sektorze paliwowym oraz identyfikacja i oddziaływanie zjawiska „szarej strefy” występującego w branży energetycznej na podmioty gospodarcze operujące w segmencie obrotu produktami ropopochodnymi.

Podsumowując, analizowane przedsiębiorstwo o specyficznym charakterze działalności, dostosowane do wymogów prawnych i organizacyjnych, do-

tyczących transportu oraz obrotu paliwami płynnymi, realizuje strategię sprzedaży ekskluzywnej, korzystając z krótkich kanałów dystrybucji.

Neoliberalizm i relatywny interwencjonizm państwa w zakresie podjętych wielokierunkowych działań w celu uszczelnienia systemu podatkowego kreuje i wyznacza w tym obszarze ramy prawnoinstytucjonalne. Zakładają one długofalowe przywrócenie ładu

i porządku w gospodarce, ochronę kapitału podmiotów energetycznych, poprawę koniunktury gospodarczej, racjonalności gospodarowania oraz efektywniejszą akomodację i konkurencyjność przedsiębiorstw na krajowym rynku. Dopiero jednak za kilka lat będzie można obiektywnie ocenić i stwierdzić, czy naprawdę są one panaceum na problemy całej branży paliwowej.

Bibliografia

- Bełch, P. (2016). Mierniki w controllingu logistyki przedsiębiorstwa z sektora paliwowego. W: E. Nowak, M. Kowalewski, M. Nieplowicz (red.), *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu „Rachunkowość a controlling”* (nr 440). Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Budzyński, W. (2017). *Transport w przedsiębiorstwie*. Warszawa: Poltext.
- GUS (2017). *Transport i łączność: Przewozy ładunków transportem drogowym*. Raport roczny. Warszawa: GUS.
- Januła, E., Truś, T., Gutowska, Ż. (2011). *Spedycja*. Warszawa: Difin.
- Kowalska, K. (2001). Controlling w logistyce przedsiębiorstwa. W: K. Kowalska (red.), *Controlling w zarządzaniu przedsiębiorstwem*. Dąbrowa Górnicza: Triada.
- Neider, J. (2012). *Transport międzynarodowy*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- NIK (2017). *NIK o zapobieganiu nielegalnemu obrotowi paliwami ciekłymi*. Warszawa: NIK. <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-ograniczeniu-szarej-strefy-wgospodarce.html> (05.04.2018).
- Nowicka-Skowron, M. (2000). *Efektywność systemów logistycznych*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu RP z dnia 12 października 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej. Dz. U. z 2016 r., poz. 1829, art. 22.
- Oświadczenie Rządowe z dnia 8 października 1975 r. w sprawie przystąpienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. Dz. U. z 1975 r., nr 35, poz. 190.
- Pfohl, H. Ch. (1998). *Zarządzanie logistyką*. Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.
- POPiHN (2018). *Przemysł i Handel Naftowy 2017*. Raport roczny. Warszawa: POPiHN.
- Pusty, T. (2004). *Przewóz towarów niebezpiecznych*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Stajniak, M. (2012). *Racjonalizacja transportu w logistycznych procesach zaopatrzenia i dystrybucji*. Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.
- Twaróg, J. (2003). *Mierniki i wskaźniki logistyczne*. Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.
- Ustawa z dnia 1 grudnia 2016 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw. Dz. U. z 2016 r., poz. 2024.
- Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług. Dz. U. z 2017 r., poz. 1221, art. 109, ust. 8a.
- Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, Dz. U. z 2016 r., poz. 1947.
- Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Dz. U. z 2011 r., nr 227, poz. 1367.
- Ustawa z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy — Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw. Dz. U. z 2016 r., poz. 1165.
- Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych. Dz. U. z 2002 r., nr 199, poz. 1671.
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. — Ordynacja podatkowa. Dz. U. z 2017 r., poz. 201, art. 193a.
- Ustawa z dnia 7 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw. Dz. U. z 2016 r., poz. 1052.
- Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Dz. U. z 2017 r., poz. 708.
- Wasiak, M., Jacyna-Golda, I. (2016). *Transport drogowy w łańcuchach dostaw*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Zalewski, W. (2016). *Rachunek kosztów działań w zarządzaniu przedsiębiorstwem transportu drogowego*. Toruń: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.

Księgarnia internetowa Polskiego Wydawnictwa Ekonomicznego
zaprasza na zakupy z **rabatem 15%**

www.pwe.com.pl

