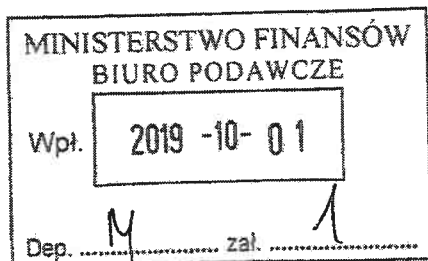


L. dz. 139/2019/LW



Warszawa, dnia 1 października 2019 r.



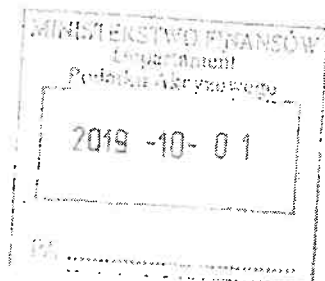
Szanowny Pan
Tadeusz Kościński
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Finansów

Pismo
uzupełniające do uwag zgłoszonych w ramach konsultacji społecznych
za pośrednictwem poczty elektronicznej

Szanuj Panie Ministrze,

W imieniu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, w ramach uzupełnienia uwag przesłanych za pośrednictwem poczty elektronicznej, w załączeniu przesyłam oryginały dwóch formularzy lobbingowych dotyczących:

- projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (UD 557)
- projektu rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie wzoru zgłoszenia o planowanym nabyciu wewnątrzwspólnotowym wyrobów akcyzowych w celu wprowadzenia ich do składu podatkowego.



[Signature]
[Signature]
Leszek Wiwata
Prezes-Dyrektor Generalny

ZGŁOSZENIE

ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (UD 557) z dnia 12 września 2019 r.

A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM

1. Nazwa: **POLSKA ORGANIZACJA PRZEMYSŁU I HANDLU NAFTOWEGO**

2. Adres siedziby: **Rejtana 17 lok. 36, 02-516 Warszawa,**

3. Adres do korespondencji i adres e-mail: **popihn@popihn.pl**

B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM

Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Leszek Wiwata	

C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego reprezentuje największe polskie przedsiębiorstwa działające w przemyśle i handlu paliwami w całym łańcuchu, począwszy od produkcji poprzez komponowanie, logistykę, magazynowanie i sprzedaż hurtową oraz detaliczną. Przedsiębiorstwa branży paliwowej zrzeszone w POPIHN kontrolują 100% produkcji, 85% handlu hurtowego i ok. 60% handlu detalicznego paliwami, a także około 80% handlu olejami smarowymi. Konsultowany projekt rozporządzenia dotyczy bezpośrednio członków naszej organizacji i ma wpływ na prowadzoną przez nich działalność gospodarczą.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego podkreśla poparcie dla inicjatywy legislacyjnej dotyczącej przedmiotowego projektu, która ma regulować m.in. rynek paliw żeglugowych w Polsce. Takie stanowisko było przekazane w piśmie do Ministerstwa Finansów z dnia 19 sierpnia 2019 r. do założeń projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (UD 557) Nr L.Dz. 120/2019/LW, które należy całościowo poddać analizie i rozpatrywać łącznie z niniejszym pismem. Z perspektywy przedsiębiorców funkcjonujących na rynku paliw wskazane jest kontynuowanie kompleksowych działań uszczelniających min. w zakresie paliw żeglugowych, a także zwiększenie kontroli nad operacjami paliwowymi realizowanymi na terenach portowych (morskich czy śródlądowych). Dlatego też POPIHN podtrzymuje zgłoszone w przedmiotowym piśmie propozycje legislacyjne.

Jednocześnie odnosimy się także do innych zmian przepisów prawa w zakresie nie obejmującym regulacji rynku paliw żeglugowych, a także pozwalamy sobie na przedstawienie dodatkowych propozycji, które mogły zostać uwzględnione w przedmiotowym projekcie.

I. Zmiana ustawa o podatku akcyzowym.

1. Wprowadzenie rozwiązania, aby tzw. bunkierki, które służą do przemieszczania paliwa żeglugowego do podmiotów zużywających, mogły stanowić część składu podatkowego.

Proponowane w projekcie rozwiązania polegają na wprowadzeniu możliwości, aby barki zarejestrowane we właściwym rejestrze administracyjnym na podstawie przepisów odrębnych tzw. bunkierki, które służą do przemieszczania paliwa żeglugowego do podmiotów zużywających, stanowiły część składu podatkowego typu produkcyjnego lub typu magazynowego. POPIHN popiera stanowisko dotyczące wprowadzenia takiego rozwiązania. Przy czym, przedmiotowe rozwiązanie powinno zostać przewidziane wyłącznie dla paliw żeglugowych, tak jak zostało to zaproponowane w projekcie. Należy zauważyć, że ustawodawca nie eliminuje dotychczasowych przepisów dotyczących podmiotów pośredniczących i zarejestrowanych odbiorców w zwolnieniu akcyzowym, a więc umożliwienie rozszerzenia składu podatkowego o bunkierkę i dostawa wyrobów z jej wykorzystaniem byłaby kolejnym wariantem dostaw do podmiotów zużywających i pośredniczących w zwolnieniu akcyzowym.

Jednakże, w ocenie POPIHN projektowane rozwiązanie powinno zostać dostosowane do specyfiki rynku paliw żeglugowych w Polsce, bazującego na wykorzystaniu przede wszystkim samych bunkierek, bez infrastruktury stacjonarnej w porcie, do realizacji dostaw paliw żeglugowych i umożliwienia zastosowania tego rozwiązania także dla podmiotów, które obecnie nie posiadają składów podatkowych. Obecne zapisy projektu wskazują, że to rozwiązanie miałoby zastosowanie tylko do podmiotów posiadających już składy podatkowe (i pojemności magazynowe lądowe), co wprowadza ograniczenie możliwości zastosowania tego rozwiązania dla pozostałych podmiotów, które mogłyby funkcjonować według proponowanego rozwiązania, w szczególności do podmiotów wykorzystujących do tej działalności same bunkierki.

W uzasadnieniu do projektu wskazano bowiem, że „*rozszerzenie miejsca prowadzenia składu podatkowego o bunkierki będzie możliwe poprzez zmianę zezwolenia. Umożliwienie rozszerzenia miejsca prowadzenia składu podatkowego o bunkierki wychodzi naprzeciw interesom przedsiębiorców i stanowi ułatwienie obrotu tym wyrobem*”. Postulujemy, aby skład podatkowy, którego część stanowiłaby bunkierka był zarówno składem podatkowym typu produkcyjnego oraz typu magazynowego wyłącznie dla paliw żeglugowych, ale bez rygoru posiadania pojemności magazynowych lądowych. Wystarczającym warunkiem powinno być wykazanie się tytułem prawnym do części nabrzeża w porcie, z którego operuje bunkierka.

Warunkiem utworzenia takiego składu podatkowego na bunkierce powinna być konieczność objęcia składem poza bunkierkami także części lądowej w danym porcie (nabrzeże), z którego operuje taka bunkierka. Ponadto, takim składem powinna móc być objęta nie tylko pojedyncza bunkierka, ale także kilka bunkierek, jeśli byłyby to barki (statki) bez napędu, zacumowane przy tym samym nabrzeżu, a jako funkcjonalna całość służące do zaopatrywania statków w paliwa żeglugowe.

Ponadto, postulowanym rozwiązaniem uszczelniającym jest określenie minimalnej oraz maksymalnej pojemności dla pojedynczej bunkierki, która może stanowić część składu podatkowego. Jeżeli chodzi o minimalną pojemność bunkierki to powinna ona wynosić nie mniej niż 300 m³. Natomiast, maksymalna pojemność bunkierki powinna zostać określona w taki sposób, aby umożliwić dostawę paliwa żeglugowego dla celów żeglugi (co jest celem projektowanych regulacji), ale wyeliminować możliwość rozszerzenia składu podatkowego o tankowce w celu długotrwałego magazynowania paliw. POPIHN proponuje więc, aby maksymalna pojemność bunkierki wyniosła 2000 m³.

Jednocześnie, w związku z faktem, że bunkierka jest ruchoma i porusza się po wodzie, jej rzeczywista kontrola może być utrudniona. Dlatego POPIHN proponuje, aby skład podatkowy, którego częścią jest bunkierka, mógł ubiegać się o uzyskanie zwolnienia z obowiązku składania zabezpieczenia akcyzowego na magazynowanie nie wcześniej niż po upływie dwóch lat od rozpoczęcia stosowania procedury zawieszenia poboru akcyzy. Wydłużenie tego terminu jest zasadne, gdyż pozwoli organom

podatkowym ocenić wiarygodność podmiotu ubiegającego się o zwolnienie z obowiązku składania zabezpieczenia akcyzowego po dłuższym okresie stosowania procedury zawieszenia poboru akcyzy.

W naszej ocenie modyfikacja tych zapisów zgodnie z powyższymi założeniami zapewni skuteczną kontrolę obrotu paliwami żeglugowymi poprzez możliwość utworzenia składów podatkowych przez podmioty, które obecnie nie posiadają zezwoleń poprzez objęcie tego typu nadzorem szerszego spectrum operacji paliwowych. Równocześnie, ograniczenie zastosowania takiego rozwiązania tylko do paliw żeglugowych oraz uzależnienie możliwości utworzenia składu podatkowego na bunkierce od faktu jej ścisłego powiązania z określonym miejscem w porcie (nabrzeżem), w ramach którego może pełnić funkcję składu podatkowego praktycznie, ograniczy ryzyko powstawania potencjalnych nadużyć w tym obszarze działalności. Ponadto, należy rozważyć możliwość uregulowania cumowania bunkierki w lokalizacjach zapasowych (przynajmniej 2 miejsca cumowań w każdym znaczącym porcie polskim, z uwagi na odległe miejsca bunkrowania od stałego miejsca cumowania i czas pracy załogi bunkierki) i awaryjnych (z uwagi na warunki metrologiczne/hydrologiczne, czy problemy techniczne operatora nabrzeża).

2. Zmiany w art. 2 w ust. 1 pkt 10 a)

Postulujemy zmianę słowa „barka” na słowo „statek zbiornikowy” (albo bardziej ogólnie jednostka pływająca - może być barka z napędem, bez napędu np. z pchaczem, może być również samodzielnym statkiem typu zbiornikowiec) i analogicznie wprowadzenie tej zmiany w dalszej części ustawy. Pojęcie „barka” nie jest zdefiniowane w żadnych przepisach prawa, występuje ono jedynie w regulacjach dotyczących żeglugi śródlądowej. Bunkierki w praktyce mogą być natomiast nie tylko jednostkami śródlądowymi, ale także morskimi – dlatego „statek zbiornikowy” jest w naszej ocenie właściwym określeniem.

Dodatkowo, proponujemy ujęcie w definicji statku zbiornikowego jego minimalnej oraz maksymalnej pojemności. Przy czym minimalna pojemność statku zbiornikowego powinna być nie mniejsza niż 300 m³. Natomiast maksymalna pojemność statku zbiornikowego powinna być nie większa niż 2000 m³.

3. Zmiany w art. 42 w ust. 1 pkt 9)

Konieczność wyjaśnienia i doprecyzowania nowej konstrukcji zakończenia procedury zawieszenia poboru akcyzy, tj. zakończenie procedury zawieszenia poboru akcyzy z dniem wypłynięcia bunkierki poza obszary morskie Rzeczypospolitej Polskiej (wody graniczne, morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne RP). W naszej ocenie wyjście statku z polskiego portu poza obszar morski RP musi się wiązać z eksportem lub dostawą wewnątrzwspólnotową, które już są uregulowane w art. 42 ust. 1 pkt 7 ustawy o podatku akcyzowym i ta zmiana nie wydaje się zasadna.

4. Zmiany w art. 48 ust. 3 pkt 3)

Postulujemy nowe brzmienie tego przepisu prawnego w związku z naszymi ogólnymi uwagami dotyczącymi składu podatkowego i wprowadzenie wyłącznie wymogu limitu pojemności dla bunkierki.

5. Zmiany w art. 47a ust. 4

Postulujemy usunięcie tego ustępu, który wyłączałby możliwość magazynowania paliw żeglugowych o różnym statusie podatkowym w jednym zbiorniku bunkierki. Bunkierki będą mogły przewozić zarówno wyroby energetyczne zwolnione z akcyzy ze względu na ich przeznaczenie, jak i objęte procedurą zawieszenia poboru akcyzy (gdy będą częścią składu podatkowego). W takiej sytuacji powinien

również mieć zastosowanie do niej art. 47a ust. 3 ustawy o podatku akcyzowym, czyli, że w składzie podatkowym w jednym zbiorniku mogą być magazynowane wyroby energetyczne objęte procedurą zawieszenia poboru akcyzy i zwolnione od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie.

6. Zmiany w art. 47b

Zgodnie z obecnie funkcjonującą interpretacją art. 47 ustawy o podatku akcyzowym na bunkierkach, poza składem podatkowym, można mieszać paliwa zwolnione z akcyzy oraz do paliw zmieszanych dodawać barwnik i znacznik, jeśli ich zmienione parametry tego wymagają – dlatego postulujemy dodanie po „z wyłączeniem mieszania” słów „oraz barwienia i znakowania, jeżeli jest wymagane po zmieszaniu”.

7. Zmiany w art. 49 ust. 6

W pkt 1 uważamy, że można wykreślić „z wyłączeniem bunkierek” – każda bunkierka ma swój schemat techniczny, plan konstrukcyjno-ładunkowy, który jest już obecnie przekazywany w ramach urzędowego sprawdzenia podmiotu pośredniczącego czy zarejestrowanego odbiorcy korzystającego z bunkierek.

8. Zmiany w art. 50 ust. pkt 2

Po wyrazie „również” należy dodać: „lokalizację składu w porcie oraz”. Tereny portowe mogą być dość rozległe i funkcjonować pod jednym adresem. Ww. propozycja doprecyzowuje określenie lokalizacji składu, którego elementem składowym jest bunkierka.

9. Zmiany w art. 50 ust. 3 pkt 2a

Należy doprecyzować „numer rejestracyjny bunkierki nadany przez Izbę Morską lub Dyrektora Urzędu Morskiego lub Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej”.

Należy również rozważyć możliwość uregulowania cumowania bunkierki w awaryjnych/zapasowych lokalizacjach (jak w punkcie I.1., ponieważ każdorazowe cumowanie w alternatywnych lokalizacjach (nie ujętych w zezwoleniu) stanowiłoby naruszenie warunków udzielonego zezwolenia.

II. Dodatkowe zmiany w ustawie o podatku akcyzowym

1. Wprowadzenie możliwości objęcia składem podatkowym autocystern tankujących paliwa lotnicze na lotniskach.

Analizowany projekt ustawy wprowadza możliwość rozszerzenia składów podatkowych o bunkierki. POPIHN stoi na stanowisku, iż podobne rozwiązanie powinno zostać wprowadzone dla branży lotniczej. Przepisy ustawy o podatku akcyzowym powinny zapewniać także możliwość rozszerzenia składów podatkowych prowadzonych na lotniskach dla paliw lotniczych o autocysterny tankujące paliwa lotnicze na tych lotniskach. Obecnie - w celu zapewnienia właściwego ewidencjonowania paliw lotniczych wyprowadzanych ze składów podatkowych - podmioty prowadzące składy są zobligowane prowadzić także podmiot pośredniczący. Paliwo wyprowadzane ze składu podatkowego z zastosowaniem zwolnienia jedną autocysterną przemieszczane jest bowiem do nieokreślonej ilości podmiotów zużywających na płycie lotniska. Ponadto, nie wszystkie wydania do samolotów następują z zastosowaniem zwolnienia od akcyzy. W celu zapewnienia raportowania (w zakresie ilości i danych podmiotu odbierającego) na moment wyprowadzenia z terenu składu podatkowego, wyprowadzenie jest wykonywane na rzecz podmiotu

pośredniczącego. To powoduje niepotrzebne dodatkowe obowiązki związane z podwójnym prowadzeniem stanu magazynowego (w składzie podatkowym i podmiocie pośredniczącym), podwójne utrzymywanie zabezpieczenia akcyzowego, podwójne prowadzenie ewidencji akcyzowych oraz akt weryfikacyjnych.

Wprowadzenie możliwości tankowania autocystern z paliwem lotniczym jako części składu podatkowego zlikwidowałoby dublowanie wskazanych powyżej obowiązków i umożliwiłoby wydawanie paliw lotniczych do podmiotów zużywających wprost ze składu podatkowego. Jako branża jesteśmy otwarci na wypracowanie uregulowań, które minimalizowałyby ryzyko nadużyć przy wprowadzeniu takiego rozwiązania (np. możliwość zastosowania tego rozwiązania wyłącznie do największych lotnisk w Polsce, o statusie użytku publicznego - porty lotnicze; powiązanie tego uprawnienia z funkcjonowaniem standardowego stacjonarnego składu podatkowego na/przy takich lotniskach oraz określenie wymagań dotyczących autocystern, które miałyby stanowić część składu podatkowego).

Powyższe rozwiązanie powinno mieć charakter szczególny (podobnie jak rozwiązanie przewidziane dla paliwa żeglugowego) i z tego względu dopuszczalne powinno być rozszerzenie o autocysterny wyłącznie składu podatkowego zlokalizowanego na lotnisku i prowadzącego działalność w zakresie paliwa lotniczego. Niezasadnym jest, aby takie rozwiązanie było możliwe dla składów podatkowych znajdujących się poza lotniskami, gdyż powodowałoby ryzyko nadużyć i utrudniałoby skuteczną kontrolę nad autocysternami będącymi częścią składów podatkowych. W przypadku tego rozwiązania ograniczonego do terenów lotnisk, skuteczna kontrola wydaje się możliwa, ze względu na fakt, że autocysterny poruszałyby się po ograniczonym terenie.

2. Art. 1 pkt 2 projektu

Art. 3 ust. 2 ustawy o podatku akcyzowym stanowi, że zmiany w Nomenklaturze Scalonej (CN) nie powodują zmian w opodatkowaniu akcyzą wyrobów akcyzowych i samochodów osobowych, jeżeli nie zostały określone w ustawie o podatku akcyzowym. Sama zmiana przepisu ma charakter doprecyzowujący poprzez jednoznaczne określenie, iż to zmiany pozycji, podpozycji i kodów w Nomenklaturze Scalonej (CN) nie powodują zmian w opodatkowaniu akcyzą wyrobów akcyzowych i samochodów osobowych, jeżeli nie zostały określone w ustawie o podatku akcyzowym, dlatego nie budzi wątpliwości. Wątpliwości budzi natomiast sama konstrukcja art. 3 ustawy o podatku akcyzowym. Zgodnie z uzasadnieniem projektu w zakresie art. 3 ust. 2 ustawy o podatku akcyzowym, reguła ta stanowi implementację art. 2 ust. 5 dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej. Nie do końca wydaje się tak być, ponieważ przepis art. 2 ust. 5 dyrektywy Rady 2003/96/WE odwołuje się do kodów Nomenklatury Scalonej zawartych w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2031/2001 z dnia 6 sierpnia 2001 r., (obecnie rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/1925) zmieniającym załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej, natomiast krajowe przepisy do samego rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87, które ulega corocznym zmianom. Prawo ewoluuje w kierunku coraz bardziej precyzyjnego systematyzowania poszczególnych obszarów działalności gospodarczej. Przepisy podatkowe stanowią wyjątkową część systemu prawnego. Zasady akcyzowe stanowią specyficzny obszar w ramach samego prawa podatkowego. Dlatego w kwestii klasyfikacji powinna być maksymalna pewność, co do zakresu jej stosowania, niepozostawiająca żadnego marginesu wątpliwości czy też możliwości różnic interpretacyjnych. Dlatego zasadnym jest zastosowanie w art. 3 ustawy o podatku akcyzowym reguły Dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów

ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej. Akt ten w zakresie kodów CN odwołuje się do załącznika rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (obecnie rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/1925), a nie do samego rozporządzenia, które jak wspomniano ulega corocznym zmianom. Taki zapis jest przejrzysty i wskazuje wprost jaką nomenklaturę należy stosować.

3. Art. 1 pkt 7 projektu

Art. 7h a) ust. 1 projektu stanowi, iż WIA traci ważność przed upływem okresu, o którym mowa w art. 7d ust. 4, w przypadku zmiany:

- 1) przepisów prawa, w tym w zakresie akcyzy,
- 2) przepisów wstępnych, uwag lub uwag dodatkowych do sekcji lub działów, w Nomenklaturze Scalonej (CN)

– odnoszących się do wyrobu akcyzowego albo samochodu osobowego, w wyniku której WIA staje się niezgodna z tymi przepisami lub uwagami; utrata ważności WIA następuje z dniem, od którego stosuje się przepisy lub uwagi, w wyniku których WIA stała się z nimi niezgodna.

Otrzymaliśmy bogate uzasadnienie w tym zakresie:

Potrzeba rozszerzenia katalogu przesłanek utraty ważności WIA wynika z okoliczności, że w praktyce mogą wystąpić sytuacje, w których po zmianie przepisów prawa innych niż przepisy prawa podatkowego odnoszących się do wyrobu akcyzowego albo samochodu osobowego, WIA również stanie się niezgodna z tymi przepisami. W takiej sytuacji bez odpowiednich regulacji w tym zakresie, WIA nie utraciłaby swojej ważności. Przykładowo: oprócz przepisów prawa podatkowego zmianie mogą ulec przepisy wstępne, uwagi lub uwagi dodatkowe do sekcji lub działów Nomenklatury Scalonej odnoszące się do wyrobów akcyzowych albo samochodów osobowych skutkujące ich odmienną klasyfikacją taryfową. Zmiany te dokonywane są rozporządzeniami wykonawczymi Komisji (UE) zmieniającymi załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej, publikowanymi w Dzienniku Urzędowym UE serii L.

Problem tkwi w tym, iż ustawa o podatku akcyzowym w art. 3 ust 2 (zresztą nowelizowana w niniejszym akcie) zawiera tzn. *kotwice akcyzową*. Zgodnie z tym przepisem do celów szeroko rozumianego opodatkowania wyrobów podatkiem akcyzowym, właściwa (do końca 2018 r.) była klasyfikacja CN obowiązująca w momencie wejścia w życie ustawy czyli na 1 marca 2009 r. Aktualnie po zmianie realizowanej ustawą z dnia 9 listopada 2018 r. o zmianie niektórych ustaw w celu wprowadzenia uproszczeń dla przedsiębiorców w prawie podatkowym i gospodarczym, powinniśmy stosować nomenklaturę obowiązującą 1 stycznia 2019 r. Pogląd ten potwierdzają m.in. interpretacje indywidualne:

- Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 14 stycznia 2010 r. sygn. akt IPPP3/443-970/09-2/KB,
- Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach z dnia 24 lutego 2011 r., sygn. IBPP3/443-917/10/DG,
- Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 6 czerwca 2012 r., sygn. IPPP3/443-274/12-2/JK,
- Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach z dnia 25 lipca 2012 r., sygn. IBPP4/443-303/12/PH,
- Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. IBPP4/443-93/13/PK,

Stanowisko takie jest również aprobowane przez Dyrektora Izby Administracji Skarbowej we Wrocławiu, tj. przez organ któremu powierzono zadanie wydawania wiążącej informacji akcyzowej WIA. Organ ten posługuje się formułką „W odniesieniu zaś do treści ww. ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, która w swej treści posługuje się klasyfikacją w układzie odpowiadającym Nomenklaturze Scalonej (CN) na dzień opublikowania ustawy akcyzowej i na początek okresu jej

obowiązywania, czyli na dzień 1 marca 2009 r.” (m.in. WIA-2015-00059, WIA-2016-00007, WIA-2016-00016, WIA-2016-00056, WIA-2018-00020, WIA-2018-00022, WIA-2018-00028, WIA-2018-00048). W związku z powyższym powstaje wątpliwość czy nie mamy tu do czynienia z kolizją przepisów art. 3 ust 2 i art. 7h a) ust. 1.

Jeżeli nastąpi zmiana nomenklatury, która nie zostanie uwzględniona w ustawie (a pamiętajmy że np. w zakresie 3403 pierwsza zmiana nomenklatury nastąpiła w 2010 roku, a kody obowiązujące w 2009 r. stosowaliśmy przez 9 lat do końca 2018 r.), wówczas na potrzeby akcyzy będziemy stosować „starą” nomenklaturę, ale na podstawie art. 7h a) ust. 1. WIA ze „starą” nomenklaturą utracą swą moc ochronną.

Mając na względzie powyższe koniecznym staje się stosowanie jednej reguły w stosunku do obu powołanych artykułów. Jeżeli na potrzeby akcyzy powinniśmy stosować „starą” nomenklaturę, to wydane WIA mimo zmiany nomenklatury powinny ciągle obowiązywać.

4. Postulujemy umożliwienie stosowania awaryjnej formy przekazywania deklaracji dla podatku akcyzowego w przypadku awarii systemów czy niemożności przekazania tej deklaracji z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej.

Propozycja zapisu:

Art. 24d dodaje się ust. 3 o następującym brzmieniu: „W przypadku braku możliwości złożenia deklaracji, o których mowa w ust. 1, za pomocą środków komunikacji elektronicznej ze względu na nieprawidłowe działanie tych środków, dopuszcza się możliwość złożenia deklaracji, o których mowa w ust. 1, w postaci papierowej”.

5. Postulujemy o wydłużenie okresu dostosowania ewidencji, o których mowa w art.16 przedmiotowego projektu nowelizacji.

6. Wskazujemy na zasadność uregulowania w ramach planowanej nowelizacji kwestii „tekstów jednolitych” albo „tekstów ujednoliconych” zezwoleń na prowadzenie składów podatkowych.

W obecnym stanie prawnym zarówno zezwolenia na prowadzenia składów podatkowych, jak i ich zmiany mają formę decyzji. Niektórzy przedsiębiorcy posiadają kilkanaście zezwoleń na prowadzenie składów podatkowych, które były wielokrotnie zmieniane ze względu na różne zmiany organizacyjne i prawne. W konsekwencji ustalenie aktualnej treści zezwolenia na prowadzenie danego składu podatkowego wymaga sięgnięcia do kilkunastu wielostronicowych dokumentów. Utrudnia to znacząco pozyskanie klarownej informacji na temat aktualnej treści zezwolenia zarówno przez podmiot posiadający dane zezwolenie akcyzowe, jak i przez kontrahentów takiego podmiotu, a także przez organy administracji skarbowej. Ponadto, konieczne jest wielokrotne kopiowanie dokumentów, które dawno straciły aktualność, np. w celu dostarczenia ich kontrahentom. Podobne problemy mają inne podmioty posiadające składy podatkowe, które funkcjonują na rynku od szeregu lat.

Zarówno przepisy ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 864), jak i ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2019 r. poz. 900) nie zawierają wyrażonej podstawy prawnej do wydania albo obwieszczenia tekstu jednolitego albo ujednoliconego decyzji – zezwolenia na prowadzenie składu podatkowego. Podobnie jest na gruncie przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowaniu administracyjnego (Dz.U. z 2018 r. poz. 2096). Pomimo tego można zaobserwować w praktyce funkcjonowanie tekstów jednolitych albo ujednoliconych decyzji na gruncie edukacji, obrony narodowej, farmaceutyki, a nawet energetyki. Niemniej jednak trudno jest

wskazać w takich przypadkach jednoznaczną podstawę prawną. Różnią się one bowiem istotnie od problematyki zezwoleń na prowadzenie składów podatkowych. Nadto, kompetencji do takiego działania nie można domniemywać, powinna ona być wyraźnie przewidziana w ustawie. Dlatego POPIHN stoi na stanowisku, że celowe jest unormowanie kwestii tekstu jednolitego albo ujednoliconego w przepisach ustawy o podatku akcyzowym dotyczących zezwoleń. Nie przesądzając na tym etapie ostatecznego kształtu regulacji, można jednak wskazać na użyteczne wzory dotyczące publikowania tekstów jednolitych aktów normatywnych oraz tekstów jednolitych umów i statutów. Alternatywą może być wprowadzenie regulacji tekstów ujednoliconych jako załączników do decyzji zmieniających.

7. Proponujemy rozważenie zmiany art. 65 ust. 8 ustawy o podatku akcyzowym – poprzez dodanie do katalogu podmiotów uprawnionych do ubiegania się o możliwość złożenia zabezpieczenia akcyzowego w formie ryczałtowej podatnika, o którym mowa w art. 78 ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym.

W przypadku podmiotów wymienionych w art. 65 ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym, które jednocześnie prowadzą działalność jako podatnik, o którym mowa w art. 78 ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym spowoduje to możliwość objęcia jednym zabezpieczeniem akcyzowym każdy rodzaj prowadzonej działalności. W praktyce rozbić i funkcjonowanie odrębnego zabezpieczenia powoduje konieczność pozyskania dwóch odrębnych zabezpieczeń akcyzowych bądź stosowanie bardziej uciążliwego zabezpieczenia generalnego również dla działalności jako np. podmiot prowadzący skład podatkowy pomimo spełnienia warunków do ubiegania się o przyjęcie, korzystniejszego dla podmiotów zabezpieczenia ryczałtowego.

8. Proponujemy zmiany w art. 116 ust. 5 ustawy o podatku

Zgodnie z art. 116 ust. 5 ustawy o podatku akcyzowym: „*Posiadacz wyrobów, o których mowa w ust. 3, przeznaczonych do dalszej sprzedaży jest obowiązany sporządzić ich spis i przedstawić go w celu potwierdzenia zgodności ze stanem faktycznym właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego w sprawach znaków akcyzy.*”

Proponujemy wykreślenie art. 116 ust. 5 ustawy o podatku akcyzowym lub zmianę jego brzmienia w dwóch wariantach:

„5. Posiadacz wyrobów, o których mowa w ust. 3, przeznaczonych do dalszej sprzedaży jest obowiązany sporządzić ich spis i przedstawić go w celu potwierdzenia zgodności ze stanem faktycznym właściwemu dla miejsca prowadzenia działalności naczelnikowi urzędu celno-skarbowego”

lub brzmienie

„5. Posiadacz wyrobów, o których mowa w ust. 3, przeznaczonych do dalszej sprzedaży jest obowiązany sporządzić ich spis”.

Przepis w tym brzmieniu powoduje problemy związane z potwierdzaniem spisów dla podmiotów, które mogą posiadać punkty detaliczne sprzedające wyroby tytoniowe zlokalizowane w różnych miejscach na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Zgodnie z przepisem spisy wyrobów tytoniowych do potwierdzenia powinny zostać złożone do Urzędu Skarbowego właściwego ze względu na znaki akcyzy. Dla przykładu niektóre firmy posiadają punkty detaliczne sprzedające wyroby tytoniowe (stacje paliw) rozsiane po całej

Polsce. Zgodnie z przepisem spisy wyrobów tytoniowych do potwierdzenia powinny zostać złożone do Urzędu Skarbowego właściwego ze względu na znaki akcyzy - w przypadku takiej firmy jest to Urząd Skarbowy Warszawa-Praga. Natomiast Urząd Skarbowy w Warszawie nie ma narzędzi do przeprowadzenia kontroli na stacjach paliw i potwierdzenia spisów wyrobów tytoniowych. Z tego względu Urząd Skarbowy przekazuje spisy do potwierdzenia Urzędowi Celno-Skarbowym w miejscu prowadzenia działalności, a następnie Urzędy Celno-Skarbowe po kontroli, przekazują potwierdzone spisy do Urzędu Skarbowego w Warszawie. Proces ten jest długotrwały i niosący ryzyko nieotrzymania banderol legalizacyjnych w terminie pozwalającym na wyprzedanie paczek papierosów ze starą banderolą do końca lutego następnego roku. Wydaje się, że poziom ryzyka związanego z nadużyciami w zakresie pozyskiwania banderol legalizacyjnych jest niski i wnioskowana zmiana nie wpłynie na wzrost poziomu nieprawidłowości w obrocie wyrobami tytoniowymi.

III. Pozostałe uwagi do projektu zmian innych ustawy oraz propozycje nowych regulacji.

1. Ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw

Proponowana zmiana rozszerza katalog przedmiotowy systemu Monitorowania i Kontrolowania Jakości Paliw o kontrolę w zakresie prawidłowości znakowania i barwienia wyrobów podlegających temu obowiązkowi na podstawie przepisów akcyzowych. Inspekcja Handlowa na mocy nowych przepisów uprawniona byłaby do kontroli znakowania i barwienia wyrobów podlegających temu obowiązkowi zgodnie z wymaganiami określonymi przepisami akcyzowymi. Zwracamy uwagę, że obecny projekt odsyła do przepisów akcyzowych, które regulują kwestie znakowania i barwienia zarówno olejów opałowych, olejów napędowych przeznaczonych na cele opałowe oraz olejów napędowych wykorzystywanych dla celów żeglugowych i rozszerza istotnie obecny zakres działalności Inspekcji Handlowej, który jest obecnie przeprowadzany przez inne organy administracji publicznej (pełna kontrola pod kątem znakowania i barwienia paliw zgodnie z przepisami akcyzowymi).

Powstaje uzasadniona wątpliwość czy wspomnianym zapisem Inspekcja Handlowa nie uzyska bardzo szerokich uprawnień do kontroli paliw znakowanych i barwionych akcyzowo (nie tylko faktu nielegalnego odbarwienia, lecz także badania prawidłowych poziomów barwnika i znacznika), które na gruncie systemu monitorowania i kontrolowania jakości paliw są zastrzeżone dla innych organów, tj. paliwa opałowe i do celów żeglugi śródlądowej w zakresie parametru siarki realizuje WIOS, a w zakresie paliw do żeglugi morskiej właściwe Urzędy Morskie. Tym samym powstaje uzasadniona wątpliwość, czy nie wprowadzi to do niepotrzebnych problemów organizacyjnych z właściwym przyjęciem i przeprowadzeniem tego typu kontroli przez IH u przedsiębiorców jak i w zakresie samego przygotowania IH do realizacji tego nowego zadania.

W naszej ocenie Inspekcja Handlowa powinna - w ramach dotychczasowych uprawnień kontrolnych - przede wszystkim uzyskać możliwość przeprowadzania dodatkowego badania, kontrolowanych już teraz paliw ciekłych, na okoliczność występowania nielegalnego odbarwienia paliw opałowych w celu zmiany ich przeznaczenia i sprzedaży jako paliwa napędowe. Zdaniem POPIHN realizacja np. próby kwasowej lub dalszych badań laboratoryjnych przy poborze próbki oleju napędowego na stacjach paliw przez IH w aby ustalić wykorzystanie oleju opałowego dla celów napędowych byłoby doskonałym uzupełnieniem tej kontroli zwiększającym skokowo, w prosty sposób, nadzór nad rynkiem paliw w Polsce. W związku z powyższym, postulujemy rozważenie doprecyzowania zakresu kontroli Inspekcji Handlowej w zakresie wymagania akcyzowych, co podyktowane jest także faktem, iż w dłuższej perspektywie czasowej badanie zawartości znacznika i barwnika w zakresie wartości wynikających z

przepisów akcyzowych traci sens ze względu na ich właściwości fizyko-chemiczne, które mogą się objawiać mniejszą ich zawartością w stosunku do faktycznie dodanej w czasie wytwarzania.

Stoimy na stanowisku, iż w ramach budowy modelu zintegrowanej kontroli jakości paliw (realizowanej bez zawiadomienia) w ramach zadań IH postulujemy o maksymalne rozszerzenie i połączenie katalogu wymagań sprawdzanych obecnie przez IH w ramach trybu kontroli legalności i rzetelności prowadzenia działalności gospodarczej z kontrolą jakości paliw ciekłych, poprzez rozszerzenie kontroli jakości paliw na stacjach lub bazach paliw o kontrolę takich wymogów jak:

- a) Posiadania ważnych dowodów prawnej kontroli metrologicznej dla dystrybutorów paliw lub urządzeń nalewczych w bazach paliw co jest warunkiem koniecznym do legalnego prowadzenia sprzedaży paliw;
- b) Posiadanie ważnych dokumentów dozoru technicznego dla zbiorników oraz ramion przeładunkowych co jest warunkiem koniecznym do legalnej eksploatacji tych urządzeń.

Połączenie w ramach jednej wizyty kontrolnej na stacji paliw lub bazie paliw obowiązku sprawdzenia wielu ważnych wymagań determinujących możliwość legalnej podaży paliw ciekłych na rynek, skokowo zwiększy nadzór nad rynkiem bez generowania dodatkowych kosztów dla funkcjonowania administracji publicznej oraz zredukuje konieczność prowadzenia wielu równoległych kontroli u przedsiębiorców.

2. Ustawa o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi

Proponowana zmiana wprowadza uchylene art. 3 ust. 6 ustawy, który wskazuje między innymi, że systemowi monitorowania przewozu nie podlega przewóz towarów przemieszczanych w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 26 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym. Postulujemy utrzymanie rangi ustawowej przedmiotowego wyłączenia (poprzez wykreślenie art. 10 projektu), w szczególności dla przewozu towarów przemieszczanych w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy. Towary te objęte są monitorowaniem i kontrolą w ramach systemu EMCSPL2. Nie dostrzegamy potrzeby dublowania obowiązków po stronie podatników i generowania podwójnych kosztów związanych z obsługą jednego przemieszczenia w dwóch systemach. Dodatkowo, konieczność uzyskania dwóch akceptacji w dwóch różnych systemach może niepotrzebnie wydłużyć czas niezbędny do rozpoczęcia transportu. Wprowadzenie wyłączeń z systemu SENT w akcie rangi rozporządzenia pozbawia podatników pewności co do istnienia stałych generalnych wyłączeń dla wszystkich wyrobów akcyzowych. Założenia systemowe mówiące o odrębności dwóch systemów pełniących analogiczne funkcje monitorujące – kontrolne powinny być uregulowane w akcie rangi ustawowej.

Obecne rozwiązanie ustawowe powinno zostać rozszerzone o możliwość wyłączenia z systemu monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (SENT) dla przewozu towarów zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie przemieszczanych z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 lit. b) ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym. Podobnie jak powyżej, tutaj także nie ma potrzeby dublowania dwóch systemów monitorujących i kontrolujących jedno przemieszczenie. Od momentu zastosowania przez podatnika systemu EMCSPL2 i komunikatu e-DD dla wyrobów zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie powinna być wyłączona opcja ich podwójnego zgłaszania do dwóch systemów. Argumenty przedstawione powyżej znajdują tutaj odpowiednie zastosowanie.

3. Ustawa o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym

Mając na uwadze toczący się proces legislacyjny i bieżące rozpoznane utrudnienia w prowadzenia działalności gospodarczej, przedstawiamy poniżej propozycje zmian przepisów dotyczących opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej.

POPIHN postuluje, by zastosować w ustawie o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym rozwiązań podobnych do tych z art. 82 ust. 1 i 2 ustawy o podatku akcyzowym (dotyczących zwrotu podatku akcyzowego podmiotowi, który dokonał dostawy wewnątrzwspólnotowej lub eksportu wyrobów akcyzowych, od których akcyza została zapłacona na terytorium kraju). Chodzi tu o wprowadzenie możliwości ubiegania się o zwrot opłaty paliwowej. Nie ma uzasadnienia dla okoliczności ponoszenia kosztów opłaty paliwowej w kraju, w przypadku zużycia paliwa poza terytorium kraju. W założeniu mechanizm ubiegania się o zwrot opłaty paliwowej powinien być analogiczny, jak w przypadku ubiegania się o zwrot akcyzy. Spowoduje to zwiększenie konkurencyjności polskich podmiotów gospodarczych, które nie będą zmuszone do wliczenia w cenę wyrobów akcyzowych kwoty opłaty paliwowej niemożliwej w obecnym stanie do odzyskania. Docelowo analogiczny aspekt powinien zostać uwzględniony w zakresie obowiązków związanych z opłatą emisyjną.

Procedura odzyskiwania opłaty paliwowej powinna zostać wdrożona także dla podmiotów, które z tytułu nieterminowo zamkniętego przemieszczenia wyrobów akcyzowych zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie na podstawie e-DD są zmuszone do zapłaty akcyzy, a następnie mają prawo wnioskować o zwrot akcyzy, ale opłaty paliwowej już niestety nie.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	Kopia wyciągu z Krajowego Rejestru Sądowego
---	---

E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych** zgłoszenia
dokonanego dnia

(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)

F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE

Imię i nazwisko	Data	Podpis
Leszek Wiwala Leszek Wiwala Prezes-Dyrektor Generalny	23.09.2019	

G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAŃ

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia

Leszek Wiwala

Prezes-Dyrektor Generalny
(podpis)