


PA6 

**ZGŁOSZENIE  
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ~~ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH~~**

Projekt założeń do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw  
(tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacja zamieszczoną w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)

**A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM**

1. Nazwa/imię i nazwisko\*\*  
OBR S.A.

2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania\*\*  
ul. Chemików 5, 09 - 411 Płock

3. Adres do korespondencji i adres e-mail  
ul. Chemików 5, 09 - 411 Płock, Grzegorz.Jarmoszuk@obr.pl, Konrad.Bienkowski@obr.pl

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

Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Grzegorz Jarmoszuk	
2	Konrad Bienkowski	
3		
4		
5		

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

OBR S.A. jako producent benzyn lotniczych jest głównym zainteresowanym zmianami dotyczącymi podatku akcyzowego i w związku z powyższym pragnie wnieść swoje postulaty usprawniające obrót powyższym towarem.

Proponowane postulaty znajdują się w załączniku do przesyłanego zgłoszenia

MINISTERSTWO FINANSÓW  
Departament  
Podatku Akcyzowego

2014 -09- 12

PA .....10/1004.....

RWPD 10/1004/14  
MINISTERSTWO FINANSÓW  
KANCELARIA GŁÓWNA

Wpł. 2014 -09- 11

Dep. ....PA... zał. pliki i kop.



D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1	Pismo zawierające postulaty	
2	Kopia KRS	
3		
4		
5		
6		
7		
8		
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
Marek Gawkowski	09-09-2014	PREZES ZARZĄDU Marek Gawkowski
G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAN		
Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia		PREZES ZARZĄDU ..... (podpis) Marek Gawkowski

\* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, treść: "- Zgłoszenie zmiany danych" skreśla się.

\*\* Niepotrzebne skreślić.

**Pouczenie:**

- Jeżeli zgłoszenie ma na celu uwzględnienie zmian zaistniałych po dacie wniesienia urzędowego formularza zgłoszenia (art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa) lub uzupełnienie braków formalnych poprzedniego zgłoszenia (§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 sierpnia 2011 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych oraz projektami założeń projektów ustaw (Dz. U. Nr 181, poz. 1080)), w nowym urzędowym formularzu zgłoszenia należy wypełnić wszystkie rubryki, powtarzając również dane, które zachowały swoją aktualność.
- Część B formularza wypełnia się w przypadku zgłoszenia dotyczącego jednostki organizacyjnej oraz w sytuacji, gdy osoba fizyczna, która zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem założeń projektu ustawy lub projektem aktu normatywnego, nie będzie uczestniczyła osobiście w tych pracach.
- W części D formularza, stosownie do okoliczności, uwzględnia się dokumenty, o których mowa w art. 7 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także pełnomocnictwa do wniesienia zgłoszenia lub do reprezentowania podmiotu w pracach nad projektem aktu normatywnego lub projektu założeń projektu ustawy.
- Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.



Płock 09-09-2014

OBR/MN/1687/2014

**Ministerstwo Finansów  
ul. Świętokrzyska 12  
00-916 Warszawa  
Wydział Opiniowania,  
Legislacji i Orzecznictwa  
Departament Podatku Akcyzowego**

**Dot. Uwagi do projektu założeń do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw**

Spółka OBR S.A., dalej Spółka lub OBR jest producentem benzyn lotniczych, które są stosowane jako paliwo do statków powietrznych napędzanych silnikami tłokowymi z zapłonem iskrowym i jako główny zainteresowany pragnie wnieść swoje uwagi do projektu założeń projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw. Pragniemy przedstawić swoje postulaty, które pozwolą ułatwić i ożywić ruch lotniczy w aeroklubach w oparciu o ruch lotniczy samolotami lekkimi, bardzo lekkimi i ultralekkimi, który do tej pory jest objęty reżimem podatku akcyzowego oraz w stosunku, do którego stosowane są dodatkowe obostrzenia takie jak do paliw silnikowych służących do napędu pojazdów samochodowych.

1.) Obecnie benzyny lotnicze o kodzie CN 27101231, służące do napędu małych statków powietrznych objęte są stawką akcyzy zgodnie z art. 89 ust.1 pkt.4 (Dz. U. z 2011 r. Nr 108, poz. 626, z późn. zm.) 1822zł/1000l. Stanowi to najwyższą stawkę z spośród pozostałych paliw silnikowych. Dodatkowo ze względu na fakt wypełniania znamion definicji paliwa silnikowego, tj. zgodnie z art. 86 ust. 2 paliwami silnikowymi w rozumieniu ustawy są wyroby energetyczne przeznaczone do użycia, oferowane na sprzedaż lub używane do napędu silników spalinowych. Benzyny silnikowe produkowane przez naszą Spółkę stanowiące niszową dziedzinę produkcji, a ze względu na ich zastosowanie, tj. do napędu silników tłokowych, które są silnikami spalinowymi stosowanymi w statkach powietrznych, wymienionych na wstępie, kwalifikują się w zakres opodatkowania opłatą paliwową. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931, z późn. zm.) w art. 37h ust. 1 stanowi „Wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, wykorzystywanych do napędu silników spalinowych, podlega opłacie, zwanej dalej „opłatą paliwową”, natomiast ust 4 tego art. mówi: Paliwami silnikowymi lub gazem, o których mowa w ust. 1, są następujące produkty: 5) wyroby inne niż określone w pkt 1–4, przeznaczone do użycia, oferowane na sprzedaż lub używane do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN. W związku z powyższym paliwo jakie Spółka produkuje spełnia zapisy powyższej ustawy mimo, iż nie jest paliwem do pojazdów drogowych. Wskazać należy, że stawka opłaty paliwowej w tym roku wynosi 134,44 zł/1000kg.

**OBR Spółka Akcyjna**  
ul. Chemików 5, 09-411 Płock  
tel./fax: +48 24 365 33 07  
e-mail: obr@obr.pl  
www.obr.pl



ISO 9001:2008  
P.N.N.  
18001:2004  
www.tuv.com  
ID: 9105018358



Prezes Zarządu – Marek Gawkowski  
NIP: 774-000-14-31  
REGON: 141138730

Nr KRS: 0000287699 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy,  
XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Przedsiębiorców  
Kapitał zakładowy wpłacony i pokryty w całości 11 080 000 PLN

W obecnej chwili trwają prace nad ustawą o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o podatku akcyzowym. Projekt ten zakłada, iż w latach 2015–2019 stawki opłaty paliwowej, o których mowa w ust. 1, obliczone z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, są podwyższone odpowiednio o 25,00 zł za 1000 l albo o 25,00 zł za 1000 kg. Kwota 25,00 zł nie podlega podwyższeniu zgodnie z ust. 2.” Art. 1. pkt 3 tegoż projektu. Dodatkowo art. 3 przytoczonego projektu zmienia ustawę o podatku akcyzowym w sposób dyskryminujący nasz wyrób, a mianowicie:

Art. 3 pkt 17 projektu stanowi, że w latach 2015–2019 stawki akcyzy, o których mowa w art. 89 ustawy o podatku akcyzowym ust. 1 pkt 2, 6, 8, 12 lit. a i c oraz pkt 14, są obniżone odpowiednio o 25,00 zł/1000 litrów, 25,00 zł/1000 kilogramów albo o 0,50 zł/l gigadżul (GJ). W tym miejscu należy zaznaczyć ową dyskryminację benzyn lotniczych, ponieważ brak jest wskazanej obniżki dla pkt 4 w projektowanym art. 89 ust. 1a.

Pragniemy w tym miejscu wnieść o równy sposób traktowania wyrobów, a co z tego wynika o obniżenie także dla naszego wyrobu stawki akcyzy. Pragniemy to umotywić tym, iż niedopuszczalna jest sytuacja, w której, zgodnie z założeniami, Ustawodawca podnosi opłatę paliwową dla wyrobów w taki sposób, w którym jednocześnie o taką kwotę obniża akcyzę na te same wyroby, a pomimo tego założenia pomija jeden z wyrobów ujętych podwyżką. Najkorzystniejszym rozwiązaniem z naszego punktu widzenia, jest całkowite usunięcie paliwa lotniczego z tematu zainteresowania opłatą paliwową.

2.) W związku z powyższym postulatem, pragniemy wnieść o podział i objęcie bezołowiowej benzyny lotniczej stawką obowiązującą na benzyny silnikowe. Tak jak powyżej przedstawiliśmy, benzyna lotnicza jest objęta najwyższą stawką akcyzy. Proponujemy podział benzyn lotniczych na bezołowiową i ołowiową. Podział taki pozwoli zwiększyć popyt na benzyny bezołowiowe, które ze względu na śladową zawartość ołowiu sprzyja ochronie środowiska i wykluczy stosowanie zamienników w postaci benzyn silnikowych służących do pojazdów samochodowych. Podział taki pozwoli propagować ekologiczny sposób przemieszczania się w powietrzu. W Unii Europejskiej dyrektywa Rady 88/76/EWG wprowadziła wymogi dotyczące stosowania benzyny bezołowiowej. Obecnie w Polsce zabronione jest stosowanie czteroetylkim ołowiu do benzyn samochodowych. Benzyna etylizowana (z czteroetylkim ołowiu) była używana w motoryzacji do marca 2005 r., ale nadal związek ten dodawany jest do benzyn lotniczych. Typowa benzyna lotnicza nie może zawierać więcej niż 0,56 g czteroetylku ołowiu na litr. Natomiast lotnicza benzyna bezołowiowa zawiera tylko 0,005g Pb/l (5mg/l). Dla porównania benzyny bezołowiowe stosowane w transporcie drogowym zawierają, zgodnie z wymaganiami jakościowymi dla paliw ciekłych, max 5mg/l, czyli tyle co zawierają lotnicze benzyny bezołowiowe. Dodatkowo należy dodać, iż powszechnie znany jest fakt o toksyczności tego związku dla ludzi i zwierząt. Naszym zdaniem jest to wystarczający powód, dla którego należałoby wspierać sprzedaż bardziej ekologicznego produktu i tym samym rozdzielić dwa rodzaje benzyn lotniczych.

Innym ważnym argumentem przemawiającym za objęciem benzyn lotniczych stawką akcyzową benzyn silnikowych, jest fakt, iż część użytkowników ze względów ekonomicznych stosuje do napędu samolotów benzynę samochodową. Pomijając względy bezpieczeństwa i postępując wbrew zaleceniom producentów silników sprowadza na siebie ryzyko wypadku. Takie benzyny mają mniejszą moc i moment obrotowy. Zastosowanie takiego zamiennika, który jest atrakcyjniejszy pod względem finansowym, może mieć tragiczne skutki, o których informowały media w bieżącym roku. Benzyna samochodowa posiada związki tlenowe: etanol i etery, które swoimi właściwościami przyczyniają się do degradacji kluczowych części w silnikach odpowiadających za bezpieczeństwo pracy silnika,

a tym samym za bezpieczeństwo przelotu statku powietrznego. W przypadku benzyn lotniczych niedopuszczalne jest stosowanie związków tlenowych, a to powoduje zwiększenie bezpieczeństwa w powietrzu. Benzyna lotnicza posiada większą wartość opałową, która wpływa na ilość zużytego paliwa, natomiast stosowanie zamiennika, który posiada mniejszą wartość opałową powoduje zmniejszenie zasięgu statku powietrznego, a to może powodować sytuacje niebezpieczne.

Kolejnym argumentem, który chcemy przedstawić, jest to, że obrót takim rodzajem benzyn z zapłaconą akcyzą, tj. benzyny lotniczej, jest marginalny w roku 2013 sprzedaliśmy tylko ok. 90 ton benzyny z zapłaconą akcyzą na terytorium kraju, więc obniżenie akcyzy na lotnicze benzyny bezołowiowe nie będzie miało wielkiego wpływu na budżet Państwa, a pozwoli wspierać działania mające na celu ochronę środowiska, oraz pozwoli wesprzeć rozwój tak zapomnianych aeroklubów.

Pragniemy zaproponować podział benzyn lotniczych na benzyny lotnicze o kodzie CN 27101131 bezołowiowe ze stawką 1565zł/1000l równą benzynie bezołowiowej stosowanej w pojazdach drogowych, oraz benzyny lotnicze o kodzie CN 27101131 ołowiowe ze stawką niezmienną tj. 1822zł/1000l. Podział taki jest zgodny z Dyrektywą 2003/96/WE, bowiem w przywołanej dyrektywie istnieje rozróżnienie benzyn ze względu na zawartość ołowiu. Tabela A załącznika nr 1 w/w Dyrektywy przedstawia dwie grupy benzyn, ołowiowe i bezołowiowe, w których widnieje kod CN benzyny lotniczej. Dlatego naszym zdaniem rozdzielenie benzyn lotniczych w sposób zaproponowany, jest uzasadnione.

3.) Wnosimy o doprecyzowanie zapisu art. 32 ust.6 ustawy o podatku akcyzowym, a mianowicie wymogu przedstawienia pisemnego potwierdzenia przyjęcia zgłoszenia rejestracyjnego, o którym mowa w art. 16 ust. 3 ww. ustawy. Pragniemy zauważyć, iż potwierdzenia wydawane w oparciu o art. 16 ust. 3 nie zawierają informacji czy dany pomiot jest podmiotem zużywającym, o którym mowa w ustawie, czy podmiotem pośredniczącym. Art. 16 ust.1 mówi, iż każdy podmiot, który zamierza dokonywać czynności podlegające opodatkowaniu podatkiem akcyzowym podlega rejestracji i każdy taki podmiot nie tylko zużywający czy pośredniczący ma prawo uzyskać pisemne potwierdzenie rejestracji, o którym mowa art. 32 ust. 6. W związku z powyższym wnosimy o zmianę/określenie formularza, na którym Naczelnik Urzędu Celnego potwierdzi przyjęcie zgłoszenia rejestracyjnego, a który będzie posiadał wzmiankę o statusie podmiotu rejestrującego się jako podmiot zużywający czy pośredniczący.

4.) Ponadto postulujemy o zmianę jednego z rozporządzeń wykonawczych do ustawy o podatku akcyzowym. Rozporządzenie w sprawie kontroli niektórych wyrobów akcyzowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 349), które w § 42. ust. 1.w naszej ocenie niepotrzebne dubluje czynności polegające na powiadamianiu właściwego Naczelnika Urzędu Celnego. Obecnie wysyłki towaru w procedurze zawieszenia akcyzy odbywają się w Systemie, zgodnie z ustawą o podatku akcyzowym. System ten (EMCS), posiada funkcję, w której przesyła się elektroniczne powiadomienia o planowanych wysyłkach w dniu następnym. Dodatkowo oprócz wysyłania powiadomień przez System, funkcjonuje równoległe przesyłanie powiadomień przez skrzynkę pocztową e-mail, w której powiela się informację już istniejące, lub mające zaistnieć w Systemie. Pragniemy zasugerować następujące rozwiązanie:

- w § 42. ust 1. rozporządzenia w sprawie kontroli niektórych wyrobów akcyzowych, proponujemy dodanie zapisu: „Podmiot wysyłający wyroby akcyzowe, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 1–3, przed dniem dokonania wysyłki jest obowiązany powiadomić właściwego naczelnika urzędu celnego, w przypadku korzystania z Systemu za pośrednictwem Systemu, o którym mowa w ustawie o podatku akcyzowym lub w przypadku niedostępności Systemu w inny możliwy sposób, a w przypadku wykonywania kontroli

stałej – komórkę kontroli, o zamiarze dokonania wysyłki, podając datę i godzinę wysyłki oraz odbiorcę, rodzaj i ilość wysyłanych wyrobów akcyzowych.

- Innym rozwiązaniem jest dodanie po § 42. ust 1.

#### **1a. Powyższy zapis nie ma zastosowania w przypadku korzystania z Systemu EMCS**

- Kolejnym rozwiązaniem mogłoby być całkowite zrezygnowanie z powiadomienia na dzień przed wysyłką. Identyczna zmiana została wprowadzona przy poprzednich nowelizacjach ustawy akcyzowej w przypadku obowiązku zgłoszeń planowanego przyjęcia wyrobów na skład podatkowy. Wysyłki realizowane przez EMCS podlegają ocenie ryzyka, natomiast wysyłki poza procedurą zawieszenia podlegają ocenie *post factum* na podstawie oceny zachowania warunków uprawniających do zastosowania danej procedury.

5.) Wnosimy o rozszerzenie punktu 11 zakresu przewidywanej regulacji projektu założeń projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw. W przedstawionym projekcie w punkcie 11 proponowana jest zmiana art. 89 ust 2 o przesłanki, jakie będą uwarunkowały możliwość zastosowania 0zł stawki akcyzy. Pragniemy zauważyć, iż w punkcie 3 nowej formy zapisu ust 2 art. 89, jest zapisane: „przemieszczanie na terytorium kraju poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy na podstawie „dokumentu dostawy” ze składu podatkowego do podmiotu, który zużywa je do celów uprawnionych do zastosowania zerowej stawki akcyzy lub do składu podatkowego od podmiotu, który posiadał je w celu zużycia do tych celów”. Brak w tym zapisie jest uwzględnienia sytuacji, w której podmiot uprawniony do zerowej stawki akcyzy zużyje towar, ale pozostanie mu odpad/towar bezwartościowy, który nie może być do końca zużyty. Odpad ten jest problematyczny, ponieważ może być zneutralizowany lub wykorzystany do produkcji innego wyrobu. Niestety zgodnie z planowanym zapisem, odpad taki wykorzystany do produkcji paliwa lotniczego, które odbywa się w składzie podatkowym powinien być odsprzedany ze stawką akcyzy odpowiednią dla produktu finalnego (Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej w art. 2 ust. 3), aby później wprowadzić ten towar na skład podatkowy i próbować odzyskać akcyzę przy sprzedaży nowego dobra finalnemu nabywcy. Proponujemy dodania zapisu art. 89 ust 2a. **Stawka akcyzy na wyroby energetyczne inne niż określone w ust. 1 pkt 1–13, przeznaczone do produkcji innych wyrobów energetycznych w składzie podatkowym i przemieszczane na podstawie „dokumentu dostawy” na terytorium kraju do składu podatkowego poza procedurą zawieszenia akcyzy, wynosi 0 zł.**

Zapis taki pozwoli przedsiębiorcom, którzy zakupili towar zwolniony z akcyzy ze względu na przeznaczenie lub z zerową stawką akcyzy ze względu na przeznaczenie, w przypadku zużycia w trakcie, którego dochodzi do niepełnego wykorzystania surowca, lub powstaje odpad, który może być wykorzystany w procesie produkcji innego dobra, na bezkolizyjnie nadzorowane przemieszczanie do składu podatkowego, od np. podmiotu zużywającego. Zapis widniejący w projekcie dawał tylko możliwość na przemieszczanie wyrobu, jeśli towar zwolniony, lub z zerową stawką akcyzy nie został jeszcze wykorzystany. Natomiast, jeżeli zostałyby wykorzystany i powstałby inny towar, który mógłby być wykorzystany do produkcji innego dobra, ze względu na brak obowiązku prowadzenia składu podatkowego dla takiego podmiotu, można by było odkupić taki towar tylko pod warunkiem zapłacenia akcyzy takiej jak za finalny towar. Proponowany zapis pozwoli uniknąć bariery, z którą się teraz spotykamy, oraz pozwoli w lepszy sposób przetwarzać odpady tak, aby wspierać zasadę recyklingu. Ułatwienie proponowane przez nas wymaga rozszerzenia katalogu podmiotów upoważnionych do wystawiania „dokumentu dostawy” o podmioty, które wysyłają towar poza procedurą zawieszenia akcyzy do składu podatkowego.

Kolejnym postulatem do tego punktu jest chęć wprowadzenia w życie zapisu art. 32.ust.10 ustawy o podatku akcyzowym, który mówi, iż można zastąpić „dokument dostawy” innym

dokumentem. Ograniczeniami do wcielenia w życie tego artykułu są zapisy § 2. ust. 2, Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 16.09.2013 r. w sprawie dokumentu dostawy, ewidencji wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie, warunków i sposobu ich zwrotu oraz środków skazających alkohol etylowy. Ustęp ten mówi, że „dokument dostawy” jest wystawiany w trzech egzemplarzach:

- pierwszy jest przeznaczony dla podmiotu pośredniczącego lub podmiotu zużywającego, któremu dostarczono wyroby zwolnione;

- drugi jest dołączany do przemieszczanych wyrobów zwolnionych i po potwierdzeniu ich odbioru przez podmiot pośredniczący lub podmiot zużywający jest niezwłocznie zwracany podmiotowi, który wystawił dokument dostawy;

- trzeci jest przeznaczony dla podmiotu, który wystawił dokument dostawy.

Chcąc uniknąć kumulacji dokumentów, pragniemy zaproponować rozwiązanie, w którym będzie można zastosować zamienniki „dokumentu dostawy” np.:

- odpowiednio potwierdzony dokument handlowy, przewozowy;

- odpowiednia adnotacja w umowie, iż towar zakupywany np. przez podmiot zużywający, czy pośredniczący, zakupywany jest na zasadach wymaganych do zastosowania zwolnienia z akcyzy/zastosowania odpowiedniej stawki;

- kumulacja powyższych punktów,

- zamienienie „dokumentu dostawy” w elektroniczny odpowiednik i przesyłanie go do kontrahenta w sposób elektroniczny z jednoczesnym odstąpieniem od wymogu załączenia dokumentu do przemieszczanego towaru, lub dołączaniu wydruku „dokumentu dostawy” dla celów informacyjnych dla służb kontroli.

Dogodnym rozwiązaniem są rozwiązania zastosowane w przemieszczaniu wyrobów węglowych zwolnionych z akcyzy. Art. 31a ust. 3,4 wskazuje na możliwość zastąpienia „dokumentu dostawy” fakturą lub umową. Artykuł ten także umożliwia potwierdzenie odbioru towaru na fakturze lub umowie, dlatego zmiana w podejściu tradycyjnym do „dokumentu dostawy”, pozwoli na zoptymalizowanie sposobu dostawy towarów dla odbiorców, którzy sami odbierają towar, oraz pozwoli zmniejszyć biurokrację spowodowaną tworzeniem tychże dokumentów. Zniesienie obowiązku załączania dokumentów do przewożonego towaru przyspieszą potwierdzenie odbioru towaru i wykluczą ryzyko zaginięcia oryginalnych „dokumentów dostawy”. Umożliwienie zastąpienia „dokumentów dostawy” przez inne formy dokumentów, które także są niezbędnymi dokumentami w przypadku kontroli, pozwoli na rozwój tego sposobu dostarczania towaru, który w chwili obecnej hamowany jest przez obawę przed nadmierną biurokracją i ryzykiem wystąpienia pomyłki przy wypełnianiu kolejnej wersji tych samych dokumentów. Zmiana w sposobie postrzegania „dokumentu dostawy” pozwoli w naszym przypadku na wsparcie aeroklubów, poprzez zapewnienie zaplecza technicznego oraz zminimalizowania ich udziału w obrocie dokumentacji wymaganej przepisami prawa, co zoptymalizuje niezbędną biurokrację, a tym samym zapewni wygodę, jaką może się cieszyć osoba przylatująca na lotnisko aeroklubu przy tankowaniu swojej maszyny. Naszym celem jest doprowadzenie do takiej sytuacji, aby tankowanie samolotu na lotniskach aeroklubów, tylko w nieznacznym sposób różniło się od tankowania na stacjach paliwowych przy drogach publicznych.

Mamy nadzieję, że przytoczone argumenty wskazują aspekty problematyczne i tym samym pozwolą wprowadzić proponowane zmiany w planowanej ustawie.

Z wyrazami szacunku

PREZES ZARZĄDU

Marek Gawkowski