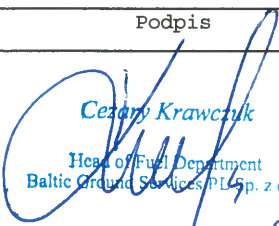
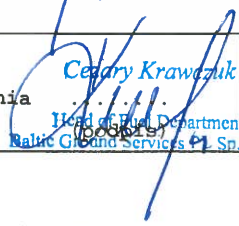


ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH*		
Projekt z 26 maja 2017 r. Ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz ustawy o drogach publicznych (tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
1. Nazwa/imię i nazwisko** BALTIC GROUND SERVICES PL SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ		
2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania** 17 STYCZNIA 45 B, 02-146 WARSZAWA		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail J.W. c.krawczuk@bgs.aero		
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIONIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	CEZARY KRAWCZUK	17 STYCZNIA 45 B, 02-146 WARSZAWA
2		
3		
4		
5		
C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĄDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY		
W piśmie stanowiącym załącznik do niniejszego formularza zgłaszamy uwagi i postulaty dotyczące Projektu z 26 maja 2017 r. Ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz ustawy o drogach publicznych.		



D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1	Pismo opsiujące postulat	
2		
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
CEZARY KRAWCZUK	5 czerwca 2017 r.	 Cezary Krawczuk Head of Fuel Department Baltic Ground Services PL Sp. z o.o.
G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAN Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia		
 Cezary Krawczuk Head of Fuel Department Baltic Ground Services PL Sp. z o.o.		

* 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:

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.



BALTIC GROUND SERVICES PL Sp. z o.o.
Okęcie Business Park – Zephyrus
Ul Stycznia 17 - 45 B
02-146 Warszawa

Warszawa , 2 czerwca 2017 r.



**Minister Rozwoju i
Finansów
Ul Świętokrzyska 12
00-916 Warszawa**

Dotyczy: projektu nowelizacji ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów

W imieniu BALTIC GROUND SERVICES PL Sp. z o.o. (dalej także jako „BGS” lub „Spółka”) zgłaszamy uwagi i postulaty dotyczące *Projektu z 26 maja 2017 r. Ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz ustawy o drogach publicznych.*

BGS jest członkiem rodziny Avia Solutions Group - holdingu lotniczego notowanego na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych z ponad 20 zależnymi spółkami w skali globalnej, zapewniającego kompleksowe lotnicze rozwiązania obsługi biznesowej. BGS jest międzynarodowym dostawcą usług obsługi naziemnej, tankowania samolotów, logistyki materiałów płynnych ADR oraz usług szkoleniowych, a także rozwiązań IT. Firma działa na Litwie, Łotwie, Estonii, Czechach, w Polsce, Rosji i na Ukrainie. BGS obsługuje zarówno krajowych, jak i międzynarodowych przewoźników w Wilnie, Kaunase, Połdze, Rydze, Tallinie, Ostrawie, Modlinie, Warszawa Chopinia, Krakowie, Katowicach, Radomiu a także lotniska w Kownie, Żukowski, Boryspolu, Kijowie, Odessie i Lwowie. Każdego roku międzynarodowe zespoły BGS obsługują ponad 2,4 mln pasażerów i 12 700 lotów. Firma dostarcza również ponad 250 000 ton paliwa lotniczego rocznie. Z ponad 30 własnych cystern samochodowych każdego roku BGS przewozi również ok. 240 mln litrów benzyny i innych cieczy ADR dla nielotniczych klientów w Krajach Bałtyckich, Europy Wschodniej i Środkowej, Skandynawii, a także w pozostałej części regionu.

W 2008 roku BGS zajął pierwsze miejsce w Europie i plasuje się w pierwszej dziesiątce światowych firm działających w branży obsługi naziemnej, nagrodzonych przez ISAGO certyfikatem bezpieczeństwa i jakości za usługi w zakresie obsługi naziemnej. Firma jest członkiem IATA Ground Handling Council (IGHC) i posiada certyfikat ISO 9001:2008.

Spółka po 18 kwietnia 2017 r. została objęta obowiązkami wynikającymi z Ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (dalej „Ustawa o monitorowaniu” lub „Pakiet przewozowy”), bowiem jednym w ważniejszych segmentów jej działalności w Polsce są dostawy paliwa lotniczego sklasyfikowanego do pozycji CN 2710. W szczególności, przedmiotem obrotu Spółki są: benzyny lotnicze o kodzie CN 2710 11 31, paliwo typu benzyny do silników

odrzutowych o kodzie CN 2710 11 70 oraz paliwo do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21, (dalej łącznie jako „paliwo lotnicze” lub „paliwo”).

W rezultacie, dokonując dostaw paliwa lotniczego Spółka podlega obowiązkom zgłoszeniowym w systemie SENT określonym w Ustawie o monitorowaniu. Obowiązki te nie dotyczą większości dostaw i przewozów realizowanych przez Spółkę, gdyż w większości dostawy Spółki realizowane są albo w procedurze zawieszenia poboru akcyzy albo w taki sposób, że przewóz paliwa lotniczego jest dokonywany po drogach leżących na terenie lotnisk, nie stanowiących dróg publicznych, w związku z czym nie dochodzi do „przewozu towarów” w rozumieniu art. 2 pkt 9 Ustawy o monitorowaniu.

W przypadku części lotnisk w Polsce (Warszawa, Katowice) uwarunkowania logistyczne powodują jednak, że dostawy i przewozy realizowane przez Spółkę poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy są na dość krótkich dystansach (zbiornik, w którym paliwo znajduje się paliwo, które Spółka dostarcza na płytę lotniska jest położony w niewielkiej odległości od płyty lotniska) realizowane po drogach publicznych.

W rezultacie dochodzi do sytuacji, że Spółka jest zmuszona do rejestracji przewozów w systemie SENT, co jednak jest praktyce niewykonalne lub wykonalne przy nieproporcjonalnie dużym nakładzie pracy, w związku z następującymi okolicznościami:

- Nabywcami paliwa są bardzo często zagraniczni przewoźnicy lotniczy (zagraniczne linie lotnicze), które nie mają w Polsce ani siedziby, ani personelu, który byłby w stanie wykonać ich obowiązki jako „podmiotów odbierających” w rozumieniu Ustawy o monitorowaniu. Tymczasem na gruncie Ustawy o monitorowaniu tego rodzaju nabywcy paliw nie zostali wyłączeni z definicji „podmiotu odbierającego”, a w rezultacie muszą wykonywać obowiązki związane z dokonywaniem zgłoszeń w SENT („zamykaniem” zgłoszeń dokonywanych przez Spółkę).
- Przyjęty w Polsce (jak i na całym świecie) model handlu paliwem lotniczym zakłada, że w momencie, kiedy autocysterna jest pełniona paliwem lotniczym (ze wzmiankowanych wyżej zbiorników znajdujących się niedaleko lotniska) nie są znani jeszcze nabywcy tego paliwa. Innymi słowy Spółka napełnia swoje autocysterny ze zbiornika i kieruje je na płytę lotniska, gdzie oczekują one na nabywców paliwa. Kapitanowie statków powietrznych zgłaszają zapotrzebowanie na paliwo lotnicze na bieżąco. Spółka dysponując autocysterną zawierającą paliwo znajdującą się na płycie lotniska, oferuje paliwo przewoźnikom lotniczym (lub kapitanom) na bieżąco. Jest standardowy model handlu paliwem lotniczym. W rezultacie, kiedy autocysterna Spółki wyjeżdża z miejsca jej napełnienia (ze zbiornika znajdującego się obok lotniska) Spółka nie ma wiedzy komu sprzedaje paliwo niejako „z płyty lotniska”. Powoduje to zasadniczą trudność w dokonaniu zgłoszeń do systemu SENT.
- Dodatkowo w takim scenariuszu, co oczywiste mogą zdarzać się na koniec dnia sytuacje, że Spółka nie sprzedaje przewoźnikom lotniczym całego paliwa znajdującego się w autocysternie. Jednocześnie jednak autocysterna (zawierająca resztę paliwa – praw zawsze powyżej 500

litrów) musi na koniec dnia opuścić teren lotniska i przejechać (po drodze publicznej) z powrotem do zbiornika znajdującego się niedaleko lotniska, aby zostać zatankowana na następny dzień. Ustawa o monitorowaniu jest z kolei niejasna jak traktować taki powrotny przewóz paliwa.

Podkreślamy, że opisana wyżej specyfika dostaw paliwa lotniczego została uwzględniona przez ustawodawcę np. na gruncie Ustawy z 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym. Na gruncie akcyzy, dostawy paliwa lotniczego są objęte zwolnieniem z akcyzy, podlegając jednocześnie bardzo sformalizowanym rygorom dokumentacyjnym. Ale ustawodawca akcyzowy uwzględnił specyfikę „lotniskowej” sprzedaży paliwa lotniczego i przykładowo zagraniczni przewoźnicy lotniczy (nabywcy paliwa) nie muszą podlegać rejestracji dla celów akcyzy w Polsce, a procedury dokumentacyjne związane ze stosowaniem zwolnienia z akcyzy paliwa lotniczego uwzględniają specyfikę wyżej opisanej „sprzedaży lotniskowej”.

Biorąc pod uwagę:

- Wyżej opisane okoliczności, które skutkują w obecnym stanie prawnym praktyczną niewykonalnością obowiązków wynikających z Ustawy o monitorowaniu;
- Fakt, że opisywane dostawy realizowane przez Spółkę (ale również przez inne firmy o analogicznym profilu działalności) objęte są rygorami (w tym dokumentacyjnymi) wynikającymi z Ustawy z 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, co w znacznym stopniu zapobiega oszustwom podatkowym w zakresie tego rodzaju dostaw;

- postulujemy, aby projektowana nowelizacja Ustawy o monitorowaniu wprowadziła takie zmiany do systemu monitorowania SENT, aby przedmiotowe dostawy (jako obciążone bardzo niskim ryzykiem oszustw) zostały wyłączone z obowiązku rejestracji w SENT.

Doceniamy przygotowany w Ministerstwie Finansów i Rozwoju *Projekt z 26 maja 2017 r. Ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów oraz ustawy o drogach publicznych* (dalej „Nowelizacja Ustawy o monitorowaniu” lub „Nowelizacja Pakietu przewozowego”). Doceniamy w szczególności intencję Ministerstwa Finansów i Rozwoju, aby tak zmodyfikować zakres obowiązków wynikających z Ustawy o monitorowaniu, aby w jak najmniejszym stopniu były nimi obciążone branże, nie mające nic wspólnego z oszustwami podatkowymi.

W szczególności, warto zwrócić uwagę na decyzję ustawodawcy, aby wyłączyć np. z systemu monitorowania przewóz paliw ciekłych sprzedawanych na stacjach paliw. Ta zmiana jest podyktowana praktycznymi trudnościami w realizacji obowiązków wynikających z Ustawy o monitorowaniu w przypadku tego rodzaju transakcji.

Postulujemy, aby Nowelizacja Ustawy o monitorowaniu analogicznie wyłączyła także z systemu monitorowania drogowego przewozy paliw lotniczych, objętych rygorami związanymi ze stosowaniem zwolnień z akcyzy ze względu na przeznaczenie, które są dokonywane po drogach publicznych w obszarach przylotniskowych. W ten sposób z systemu monitorowania zostaną wyłączone dostawy opisane wyżej w niniejszym piśmie, które są dziś praktycznie niemożliwe do raportowania w systemie SENT.

Technicznie proponujemy, aby do Nowelizacji Ustawy o monitorowaniu dodać zapis, zgodnie z którym do Ustawy o monitorowaniu zostanie dodany art. 3 ust. 6 b o następującej treści:

„Systemowi monitorowania drogowego nie podlega przewóz towarów, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, dokonywany przez podmiot posiadający certyfikat obsługi naziemnej na wykonywanie działalności w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe, wydany zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, jeżeli przewóz jest dokonywany na trasie znajdującej się w odległości do 20 kilometrów od lotnisk, o których mowa w art. 2 pkt 4 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.”

Taki przepis będzie precyzyjny bo zgodnie z art. 2 pkt 4 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze lotniskiem jest „wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk”.

W praktyce proponowana regulacja będzie oznaczać, że będące przedmiotem niniejszego pisma dostawy paliwa lotniczego realizowane ze zbiorników znajdujących się do 20 kilometrów od lotnisk nie będą podlegać systemowi SENT.

Postulowana regulacja będzie prosta do zastosowania w praktyce. Po pierwsze służby kontrolne „na drodze” będą zawsze wiedziały, że znajdują w obszarze, o którym mowa w proponowanym przepisie. Natomiast w zakresie kontroli innych niż „na drodze” na podstawie dokumentacji przewozowej będzie zawsze można ustalić, czy przewóz odbywał się w tym obszarze.

Jednocześnie taka regulacja nie naruszy celów ustawodawcy polegających na walce z szarą strefą na rynku paliw ciekłych, bo po pierwsze będzie dotyczyć tylko paliw lotniczych podlegających zwolnieniu z akcyzy, a po drugie będzie obowiązywać na niewielkich obszarach okołolotniskowych, i

co oczywiście nie wpłynie na kontrolę tras przewozów zwykłych paliw ciekłych. Dodatkowo postulowany przepis zapewni wyłączenie z systemu SENT jedynie przewozów realizowanych przez podmioty, które legitymują się odpowiednim zezwoleniem wydanym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego tj. „certyfikatem obsługi naziemnej na wykonywanie działalności w zakresie zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe”, wydanym zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. Zapewni to w 100%, że omawiana regulacja nie będzie mogła prowadzić do żadnych nadużyć.

Prosimy o analizę postulowanego przez nas rozwiązania legislacyjnego i uwzględnienie go w ramach Nowelizacji Ustawy o monitorowaniu. W razie pytań prosimy o kontakt z Panem Cezarym Krawczukiem tel. +48 601 434 724.

W imieniu BALTIC GROUND SERVICES PL Sp. z o.o

Cezary Krawczuk
Head of Fuel Department
Baltic Ground Services PL Sp. z o.o.