

L. dz. 140/2017/LW

Warszawa, 17.10.2017

MINISTERSTWO FINANSÓW
KANCLARIA GŁÓWNA

Wpł. 2017-10-19 (1)

Dep. M Ilość zał. 3+kp.

Sz. Pan
Wiesław Janczyk
Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Finansów



Szanowny Panie Ministrze,

W związku z konsultacjami publicznymi projektu z dnia 21 września 2017 r. ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym, w imieniu przedsiębiorców, zrzeszonych w Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, pozwalam sobie przesłać stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego jest związkiem pracodawców, reprezentującym przedsiębiorstwa zapewniające 100% produkcji rafineryjnej, 100% transportu rurociągowego produktów naftowych, 95% zdolności magazynowych produktów naftowych w Polsce oraz około 80% obrotu hurtowego paliwami ciekłymi, 60% obrotu detalicznego paliwami, a także zdecydowaną większość rynku olejów smarowych.

Z poważaniem


Leszek Węciewski
Prezes-Dyrektor Generalny



Polska Organizacja
Przemysłu i Handlu Naftowego
ul.Rejtana 17 lok.36, 02-516 Warszawa
tel./fax 22 848 45 90
REGON: 011729238

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM z dnia 21 września 2017 roku ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym		
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 popihn@popihn.pl		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail: j.w.		
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Leszek Wiecech	
2		
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. Projekt dotyczy bezpośrednio członków naszej organizacji i ma wpływ na prowadzoną przez nich działalność gospodarczą. Uwagi przesyłamy w załączeniu do formularza lobbingowego.		
D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1	Kopia wyciągu z Krajowego Rejestru Sądowego	
2	Uwagi i propozycje zapisów do ustawy zmieniającej ustawę o podatku akcyzowym - projekt z dnia 21 września 2017 r.	
3		
4		
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 Wiecech Prezes-Dyrektor Generalny	17.10.2017	Leszek Wiecech Prezes-Dyrektor Generalny
G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAŃ		
Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia		
Leszek Wiecech Prezes-Dyrektor Generalny (podpis)		

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.

Informacja: Wzór wniosku znajduje się w Rozporządzeniu 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)

Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego
Uwagi i propozycje zapisów do ustawy zmieniającej ustawę o podatku akcyzowym - projekt z dnia 21 września 2017 r.

Artykuł	Zagadnienie	Komentarz / uwagi
Art. 1 pkt 23 (ustawy zmieniającej)	Termin przesłania raportu odbioru. Dotyczy również analogicznej zmiany w art 41 e	Wnosimy o wydłużenie terminu na przesłanie do Systemu projektu raportu odbioru do 15 dni roboczych od dnia odbioru. Szczególnie istotne jest to w okresie przejściowym, w trakcie którego użytkownicy Systemu będą zapoznawali się z zasadami jego działania.
art. 2 ust. 1 pkt 18c	Definicja „dokumentu zastępującego e-DD”	Ustanowienie dokumentu zastępującego systemowy eDD – w przypadku niedostępności Systemu – zwracamy uwagę, że stan „niedostępności” Systemu w przypadku tankowania samolotów i statków będzie miał prawdopodobnie charakter permanentny, przy czym nie będzie to niedostępność systemu w znaczeniu opisanym w projekcie ustawy. Ponadto, w specyfice realizowanych dostaw zazwyczaj nie jest możliwe określenie, które samoloty i w jakiej ilości będą tankowane. Nie ma też możliwości montowania w kabinach cystern komputerów, które zapewniałyby niezakłócony dostęp do Systemu. Natomiast art. 83d zakłada że przemieszczanie odbywa się po przesłaniu do Systemu projektu e-DD i uzyskaniu nr referencyjnego. Z treści 83f można wnioskować, że elementem projektu będzie ilość dostawy (w przypadku dostaw na statki powietrzne niemożliwa do określenia przed tankowaniem).
Art. 2 ust.1 pkt 29	Definicja „raportu wywozu”	w pkt. 29 – definicja „raportu wywozu”, w lit b) - proponujemy uwzględnić również „podmiot pośredniczący, podmiot zużywający” – te podmioty również są uprawnione na podstawie art. 32 ust. 3 pkt 6 i pkt 7 do importu wyrobów akcyzowych w zwolnieniu od akcyzy, więc dlaczego są pozbawione prawa ich zwrotu do dostawcy poza terytorium UE.
Art. 3	Klasyfikacja CN – zmiany wynikające z innych regulacji	W zakresie zmian upraszczających pojawiły się zapisy dotyczące wprowadzenia do ustawy o podatku akcyzowym aktualnej klasyfikacji CN. Jednak zmiana ta sprowadza się wyłącznie do podmiany aktualnych kodów nomenklatury scalonej w miejsce gdzie w ustawie wymieniono

		te już nieaktualne. Natomiast problem wydaje się być szerszy i dotyczy przykładowo wyrobów akcyzowych wymienionych pod pozycją 37 w załączniku nr 1 do ustawy. Zmiana (dla części już dwukrotna) w zakresie tej grupy wyrobów akcyzowych dotyczy nie pozycji CN (którą posługuje się ustawa) ale samego kodu nomenklatury cyfr 7 i 8. Dlatego w naszej ocenie przedmiotowa zmiana powinna mieć również konsekwencję w przedmiocie treści art. 3 poprzez wskazanie co jest źródłem stosowanej klasyfikacji CN na gruncie ustawy o podatku akcyzowym.
Art. 30 ust. 4a	Ubytki ponadnormatywne- ubytki naturalne	Sformułowanie: „...jeżeli podmiot udowodni ich naturalny charakter wynikający z właściwości wyrobów.”, jest w dużym stopniu ocenne – zakładamy, że dowodem może być tutaj wszystko, natomiast zdając sobie sprawę, że byłoby ciężko w treści przepisu sformułować sposób dowodzenia naturalnego charakteru ubytków oczekiwana byłaby wytyczna, interpretacja w zakresie metodologii stosowanej dla uzyskania zwolnienia dla ubytków naturalnych. Projektowany przepis powoduje ryzyko zbyt wąskiej interpretacji i brak możliwości jego zastosowania w praktyce. W celu zapewnienia efektywnego korzystania z tego zwolnienia ciężar dowodu powinien spoczywać na organach podatkowych. Tym samym, zwolnieniu z opodatkowania powinny podlegać wszelkie straty przekraczające normy ubytków, chyba że organ podatkowy udowodni, że straty te nie miały charakteru naturalnego. Należy zauważyć, że podobne rozwiązanie funkcjonuje już na gruncie ustawy akcyzowej w przypadku olejów opałowych (art. 89 ust. 16 ustawy akcyzowej). Jeżeli jednak Projektodawca nie podziela przedstawionego powyżej stanowiska, wówczas zasadne jest, aby w projekcie ustawy wskazano jakimi przesłankami należy się kierować podczas oceny uznania ubytków za naturalne (np. że należy to oceniać z uwzględnieniem rodzaju wyrobu, specyfiki produkcji, magazynowania czy też przemieszczania itp.). Zdaniem POPIHN właściwymi w tym zakresie są przesłanki jakie naczelnik urzędu skarbowego winien jest wziąć pod uwagę podczas ustalania dopuszczalnych norm ubytków, a które zostały określone w art. 85

		ust. 4 ustawy akcyzowej.
Art. 32 ust 5 pkt 2	Warunek zwolnienia	Do tej pory treść przepisu była klarowna – warunkiem zastosowania zwolnienia było dołączenie do przemieszczanych wyrobów akcyzowych dokumentu dostawy. W projekcie nie mamy jednak zastąpienia dokumentu dostawy e-DD albo dokumentem zastępującym e-DD. W projekcie przepis ten zyskuje dodatkowy warunek zakończenia o którym mowa w art. 83c ust 2 lub 4. W naszej ocenie ryzykowne dla podatników jest powołanie terminów o których mowa w art. 83 ust. 3. Potrafimy wyobrazić sobie sytuację, że w skrajnej interpretacji tego przepisu – może oznaczać to tyle, że pomimo dochowania warunków zwolnienia czyli wystawienia e-DD, odbioru wyrobów (zakończenia procedury), ale nie przesłania raportu odbioru w terminie – dochowanie warunków przemieszczenia w zwolnieniu może być kwestionowane. Dlatego w naszej ocenie w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych te dodatkowe warunki, które pojawiają się w tym przepisie powinny zostać usunięte. Dodatkowy niepokój budzi treść uzasadnienia (str. 8), gdzie wprost wskazano, że konsekwencją niezachowania przedmiotowych terminów będzie brak możliwości zastosowania zwolnienia.
Art. 32 ust. 6	Warunek zwolnienia-dokument AKC-PR	Proponujemy uchylenie przedmiotowego ustępu, gdyż AKC-PR wydaje się zbędny, jeśli jest obowiązek rejestracji w systemie. Określony w art. 32 ust. 6 podmiot odbierający jako: „mający miejsce zamieszkania, siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium kraju podmiot zużywający prowadzący działalność gospodarczą z użyciem wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie” musi istnieć w systemie; żeby mógł wprowadzić e-DD podmiot wysyłający. Ewentualnie, przy zachowaniu tego ust. (przy założeniu, że będzie istnieć grupa podmiotów, które nie będą funkcjonować w systemie, a będą posiadaczami AKC-PR i uprawnione są do nabycia w zwolnieniu z akcyzy) – proponujemy wprowadzić w art. 16 wyraźny obowiązek dla organów podatkowych wydawania pisemnego potwierdzenia przyjęcia

		zgłoszenia aktualizacyjnego (AKC-PR) wg nowych wzorów, które pozwolą podmiotom dostarczającym na faktyczną weryfikację zakresu zwolnienia. W praktyce, w chwili obecnej w przypadku aktualizacji zakresu zgłoszenia nie są wydawane potwierdzenia przyjęcia, co oczywiście znajduje odzwierciedlenie w treści przepisów. W ocenie POPIHN, w związku z objęciem przemieszczeń wyrobów zwolnionych systemem EMCS wyeliminowany powinien zostać również obowiązek przedstawiania przez podmiot zużywający dostawcy dokumentu AKC-PR jeżeli przemieszczenie jest wykonywane w systemie EMCS. System EMCS powinien bowiem w sposób automatyczny weryfikować fakt posiadania przez podmiot odbierający uprawnienia do odbioru wyrobów zwolnionych. Jednakże obowiązek przedstawiania dokumentów AKC-PR powinien w dalszym ciągu istnieć wtedy, gdy przemieszczenie nie odbywa się z wykorzystaniem systemu EMCS, ale na podstawie dokumentu zastępującego e-DD.
Art. 41e ust. 1	Kontrola przy odbiorze	Treść ostatniego zdanie tego przepisu w mojej ocenie stoi w sprzeczności z treścią pkt 16 Instrukcji dla podmiotów jako użytkowników Systemu i oczywiście z praktyką. Instrukcja wprowadza określony czas na rozpoczęcie kontroli. Po jego upływie możliwe jest dokonanie rozładunku mimo nie podjęcia kontroli celno-skarbowej.
Art. 41e ust. 7	Zwolnienie zabezpieczenia	W tym miejscu, ewentualnie na poziomie rozporządzenia należy w naszej ocenie doprecyzować sposób zwolnienia/odsaldowania zabezpieczenia. W praktyce funkcjonowania systemu OSOZ 2, jeśli mamy do czynienia z przemieszczeniem, na którym nie wystąpiła różnica ilościowa, system zwalnia saldo automatycznie z chwilą utworzenia raportu odbioru. Analogicznie zachowa się w przypadku nadwyżki i ubytku normatywnego. W sytuacji jednak, kiedy wystąpi ubytek ponadnormatywny, cała kwota zabezpieczenia, na którym powstał ubytek zostanie zatrzymana do czasu zapłaty akcyzy (czyli 25 dnia od daty stwierdzenia ubytku) i opłaty paliwowej (czyli w praktyce do 25 dnia miesiąca następującego). W praktyce nawet przy bardzo wysokich poziomach posiadanego zabezpieczenia i przykładowo przemieszczania

		dostaw ze statków morskich, zabezpieczenie okazuje się niewystarczające w przypadku kilku dostaw w wyniku blokowania przez system całej kwoty zabezpieczonej. W tym miejscu racjonalnym z perspektywy zarówno podatników jak i administracji podatkowej powinno być takie podejście do takich sytuacji, że jeżeli powstały ubytki ponadnormatywne, to oczywiste jest, że od ilości paliw nieprzyjętych do składu podatkowego (ubytku), dopóki akcyza i opłata paliwowa nie zostaną zapłacone – zobowiązania te powinny być zabezpieczone tylko w tym zakresie, od której nie uiszczono należnego zobowiązania. Zabezpieczanie nie powinno dotyczyć zobowiązań fiskalnych (akcyza i opłata paliwowa) od ilości przyjętej do składu podatkowego i potwierdzonej w „raporcie odbioru” ponieważ wydaje się, że w tym zakresie nie ma już żadnego ryzyka. W chwili obecnej podstawą prawną jest tutaj § 11 ust. 4 rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 lutego 2017 r. w sprawie zabezpieczeń akcyzowych (Dz. U. z dnia 1 marca 2017 r. poz. 429), który to przepis stanowi: „W przypadku braku raportu odbioru albo gdy raport odbioru potwierdza dostarczenie części przemieszczanych wyrobów akcyzowych do podmiotu odbierającego, właściwy naczelnik urzędu skarbowego dokonuje w Systemie odnotowania zwolnienia zabezpieczenia generalnego lub odnotowania zwolnienia z objęcia przemieszczanych wyrobów zabezpieczeniem ryczałtowym w terminie 3 dni od dnia uzyskania potwierdzenia, że zobowiązanie podatkowe lub obowiązek zapłaty opłaty paliwowej dotyczące przemieszczanych wyrobów akcyzowych wygasły lub nie mogą już powstać”. Przepis ten wyraźnie wskazuje, iż po uzyskaniu potwierdzenia, że zobowiązanie podatkowe lub obowiązek zapłaty opłaty paliwowej dotyczące przemieszczanych wyrobów akcyzowych wygasły – naczelnik urzędu skarbowego ma podstawy do odnotowania zwolnienia zabezpieczenia ryczałtowego. Potwierdzeniem, o którym mowa w tym przepisie, jest raport odbioru wskazujący na ilość paliw przyjętych do składu podatkowego.
--	--	--

		Wyroby te nie są już przemieszczane, a więc zabezpieczenie akcyzowe w przemieszczaniu powinno dotyczyć tylko tej części przesyłki, która nie dotarła do składu podatkowego odbiorcy. Organ podatkowy powinien dokonać w Systemie, w oparciu o zacytowany wyżej przepis, odnotowania zwolnienia z objęcia przemieszczanych wyrobów zabezpieczeniem ryczałtowym od ilości przyjętej do składu podatkowego i potwierdzonej w „raporcie odbioru”. Analogicznie powinno być dla przemieszczeń w zwolnieniu akcyzowym, które poprzez przedmiotową nowelizację zostaną objęte kontrolą systemu.
Art. 41i	Możliwość podziału przemieszczenia na co najmniej 2 nowe, przy transporcie kolejowym	Postulujemy rozszerzenie zastosowania tej procedury także na transport wodny – morski i śródlądowy. W art. 41i ust. 1 po słowach „transportem kolejowym” należy dodać „lub wodnym”. W przypadku wystawienia 2 nowych e-AD do danego przemieszczenia, to w jaki sposób zamknie się dotychczasowy e-AD (zakładamy, że z automatu), rodzi się pytanie co z zajęciem zabezpieczenia – czy taka podmiana nastąpi z automatu, zakładamy że tak to powinno funkcjonować w oparciu o ilości wygenerowane dla konkretnych e-AD. Dodatkowo zakładamy, że podmioty które nie są zarejestrowane w kraju będą mogły dokonywać analogicznie podziału, pomimo że nie będą w rozumieniu ustawy podmiotami wysyłającymi. Analogiczna możliwość podziału powinna zostać dopuszczona dla przemieszczeń wyrobów zwolnionych na podstawie e-DD.

Art. 83b pkt 1 lit. a tiret 1-4	Przemieszczanie wyrobów akcyzowych na terytorium kraju poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy odbywa się na podstawie e-DD albo dokumentu zastępującego e-DD	Proponowana regulacja nie przewiduje sytuacji, w której DD wystawiany jest w miejscach dostarczania wyrobów zwolnionych (miejsce wydania = miejsce dostarczenia) takich jak lotniska (dostawy paliw lotniczych "na skrzydło") czy barki - bunkierki (dostawy paliwa żeglugowego z barek). W tego rodzaju przypadkach utrudnione jest wystawienie dokumentu e-DD w systemie EMCS. Proponuje się umożliwienie zastosowania „papierowego” dokumentu zastępującego e-DD jako alternatywną dopuszczalną opcję (w dalszym ciągu powinna być zachowana możliwość stosowania EMCS, jeśli podmioty tak zdecydują)..
Art. 83b pkt 1 lit. a tiret piąty i szósty	Objęcie procedurą przemieszczania wyrobów akcyzowych poza procedurą zawieszenia, również zwrotnego wprowadzenia wyrobów objętych zwolnieniem ze względu na przeznaczenie	- do składu podatkowego w przypadku niedostarczenia ich do podmiotu zużywającego lub podmiotu pośredniczącego, - do podmiotu pośredniczącego w przypadku niedostarczenia ich do podmiotu zużywającego
Art. 83 b ust, 1 lit. b) tiret czwarty	Rozszerzenie zakresu zwrotu wyrobów	– zmiana na: „od podmiotu zużywającego do składu podatkowego lub podmiotu pośredniczącego,” Ograniczenie do podmiotu zużywającego prowadzącego działalność gospodarczą i wyłączenie zagranicznego podmiotu zużywającego ze zwrotu na podstawie e-DD nie wydaje się uzasadnione (przy założeniu modyfikacji podmiotowego zakresu użytkowników systemu) Zwroty mogą robić instytucje państwowe oraz zagraniczni odbiorcy (statki, samoloty) i e-DD jeśli nie będą użytkownikami systemu może wystawić pierwotny podmiot wysyłający.

Art. 83c ust. 3	Terminy – wydłużenie, doprecyzowanie obowiązków;	Z założenia przyjęty termin 15 dni od dnia wystania wyrobów (dopuszczenia do obrotu) wydaje się nawet przy zastosowaniu systemu elektronicznego za krótki, zważając co do zasady na skalę przemieszczania wyrobów akcyzowych zwolnionych. Dlatego pożądanym terminem w naszej ocenie winno być 30 dni od dnia wystania wyrobów (dopuszczenia do obrotu). Sformułowanie „powinno zostać zakończone w terminie” interpretujemy jako instruktażowe i przekroczenie powyższego terminu nie będzie generować skutków w postaci nałożenia zobowiązania, naruszenia warunków zwolnienia etc. Aczkolwiek w treści uzasadnienia znajdujemy wyraźnie, że niedochowanie tegoż terminu powoduje konsekwencje w postaci utraty prawa do zastosowania zwolnienia. Zasadniczo obawa związana jest z praktyką interpretacji terminu 15 dni. Jeśli wyraźnie wskazano by na poziomie wyjaśnień ze strony MRiF charakter terminu jako instruktażowego pozwoliłoby to na uniknięcie większych wątpliwości. Jeżeli natomiast intencją MFIR jest opodatkowanie takich sytuacji to konieczne jest wprowadzenie systemu zwrotów analogicznych jak te stosowane w e-AD i dokumentach handlowych po przekroczeniu terminów o których mowa w art. 42 ust 1 pkt 3, 4 i 8.
Art. 83f. ust. 2	Obciążenie zabezpieczeniem w przypadku niedostępności Systemu	Projekt określa również sytuacje obciążenia zabezpieczeniem w przypadku niedostępności Systemu (art. 83f ust. 2). Wówczas podmiot wysyłający przed rozpoczęciem przemieszczania jest obowiązany przedstawić właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego dokumenty potwierdzające złożone zabezpieczenie oraz złożyć oświadczenie o kwocie wolnej zabezpieczenia i jego terminie ważności. W tym zakresie zwracamy uwagę, że analizowany przepis, jako że jest adresowany do podmiotu wysyłającego, może wskazywać, iż obowiązkiem złożenia zabezpieczenia akcyzowego jest obciążony również podmiot zużywający (np. w wyniku zwrotu wyrobów). Naszym zdaniem jest to niezgodne z obecnymi regulacjami ustawy akcyzowej, ponieważ art. 63 ust. 1 ustawy akcyzowej zawierający katalog podmiotów zobowiązanych do złożenia

		zabezpieczenia akcyzowego nie wskazuje podmiotu zużywającego.
Art. 83h...	Podział przemieszczenia, specyficzne środki transportu – rurociąg;	Analogiczna możliwość podziału powinna zostać dopuszczona dla przemieszczeń wyrobów zwolnionych na podstawie e-DD. Przedmiotowy artykuł wydaje się odpowiednim miejscem do wprowadzenia ww. możliwości w zakresie wyrobów przemieszczanych poza procedurą za pośrednictwem Systemu. Dodatkowo powinien znaleźć się zapis dotyczący dostarczania wyrobów zwolnionych z użyciem tłoczenia rurociągowego i możliwości wystawienia e-DD po wykonaniu takiej operacji, analogicznie jak w przypadku e-AD. W projektowanych regulacjach należy doprecyzować konsekwencje dokonania podziału przemieszczenia dla otwartego pierwotnie przemieszczenia, które następnie ulega podziałowi. W szczególności przepisy ustawy akcyzowej powinny wskazywać, że w przypadku podziału przemieszczenia, pierwotne przemieszczenie ulega zamknięciu bez stwierdzania ubytków.
Art. 83 j	Kontrola celno – skarbową, podmiot odbierający zaopatrujący statki i statki powietrzne;	Zapis art. 83 j w zaproponowanej konstrukcji rodzi ryzyko wstrzymania możliwości zaopatrzenia statków powietrznych w portach lotniczych oraz statków w portach. W przypadku zaopatrywania statków powietrznych konieczność wstrzymania rozładunku w oczekiwaniu na przeprowadzenie kontroli spowoduje brak możliwości funkcjonowania normalnego ruchu lotniskowego. Sytuacja w zakresie statków zaopatrywanych w portach jest dość podobna z zastrzeżeniem, że tam terminy zaopatrywania statków są odpowiednio dłuższe i nie funkcjonują one w takiej skali jak statki powietrzne aczkolwiek też spowodowałyby to potencjalne utrudnienia w sprawnym funkcjonowaniu tego rodzaju podmiotów. Przedmiotowa kontrola powinna naszym zdaniem być możliwa, natomiast niemożliwy z punktu widzenia obsługi statków powietrznych i wodnych jest warunek wstrzymania rozładunku. Z punktu widzenia ryzyka należy przyjąć, że miejsca zaopatrywania statków powietrznych ze względu na kwestie bezpieczeństwa regulowane innymi

		przepisami oraz kwestie związane z jakością paliwa lotniczego nie rodzą potencjalnie pól do jakichkolwiek nadużyć w zakresie prawidłowości obrotu wyrobami akcyzowymi. Treść ostatniego zdanie tego przepisu w naszej ocenie powinna uwzględniać praktykę i treść pkt. 16 Instrukcji dla podmiotów jako użytkowników Systemu. Instrukcja wprowadza określony czas na rozpoczęcie kontroli. Po jego upływie możliwe jest dokonanie rozładunku mimo nie podjęcia kontroli celno-skarbowej. Uważamy, że przepis art. 83j musi uwzględniać specyfikę zaopatrywania jednostek pływających i statków powietrznych - szczególności w przypadku dostaw "na skrzydło" samolotu lub w przypadku bunkrowania statku (dostawy na rzecz zagranicznych podmiotów zużywających, o których mowa art. 2 ust. 1 pkt 22 lit. b nowelizowanej ustawy) - specyfika tego rodzaju dostaw nie pozwala na wstrzymanie rozładunku w celu oczekiwania na kontrolę - przez rozładunek w tym przypadku należy rozumieć zaopatrywanie (tankowanie/bunkrowanie) statku powietrznego lub jednostki pływającej; jest to szczególnie istotne w przypadku statków powietrznych, co do zasady tankowanych tuż przed odlotem. Zwracamy również uwagę, że projekt ustawy nie precyzuje, w jaki sposób podmiot niebędący użytkownikiem Systemu miałby zostać poinformowany o przeprowadzeniu kontroli oraz w jaki sposób ma poinformować naczelnika urzędu celno-skarbowego o przybyciu wyrobów. Z punktu widzenia spółek będących podmiotami pośredniczącymi oraz kontrahentów tych spółek będących podmiotami zagranicznymi jest to istotna kwestia ze względu na potencjalne trudności związane z informowaniem zagranicznych podmiotów zużywających o zamiarze przeprowadzenia kontroli. Dodatkowo warto zauważyć, iż połowa lotnisk w Polsce nie ma infrastruktury magazynowej (KRK, KTW, WMI, WRO), co powoduje że paliwo dostarczone cysterną jest przepompowywane od razu do cysterny lotniskowej i niezwłocznie kierowane do realizacji tankowań. Oczekiwanie na kontrolę celno-skarbową sparaliżuje ruch na lotnisku.
Art. 83j ust. 5	Sporządzanie w Systemie	Dodatkowy obowiązek ewidencyjny, znacznie

	projekt raportu odbioru na podstawie otrzymanego wydruku e-DD	zwiększający obciążenie administracyjne w podmiotów pośredniczących, wystawiających kilka tysięcy DD miesięcznie w ramach dostaw do podmiotów zużywających, w dużej części zagranicznych. W sytuacji dostawy do zużywającego podmiotu zagranicznego to podmiot wysyłający (przez który zgodnie z art. 2 ust. 1 pkt 31 lit. b należy rozumieć również podmiot pośredniczący) sporządza w Systemie projekt raportu odbioru na podstawie otrzymanego podpisanego e-DD. Zaznaczamy również, że projekt ustawy nie wskazuje, czy podmiot wysyłający również ma 5 dni roboczych na sporządzenie projektu raportu odbioru w systemie EMCS tak jak podmiot odbierający w przypadku dostawy na rzecz krajowego podmiotu.
Art. 83n	Użytkownicy Systemu	- w ust. 1 – zmiana w treści po: „podmioty pośredniczące” skreślić: „podmioty zużywające prowadzące działalność gospodarczą, z wyłączeniem podmiotów zużywających, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 22 lit b” i wprowadzić sformułowanie: „podmioty zużywające z zastrzeżeniem ust. 4.”; - po ust. 3 dodać ust. 4 o treści: „Podmioty zużywające, które nie prowadzą działalności gospodarczej oraz podmioty zużywające, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt. 22 lit b nie mają obowiązku, ale mogą być Użytkownikami Systemu.” Postulowanym jest wprowadzenie alternatywnej możliwości rejestracji tego rodzaju podmiotów jako funkcjonujących w ramach systemu obsługującego e-DD (elektroniczny dokument dostawy). Zdajemy sobie sprawę, że tego rodzaju rejestracja nie może być obligatoryjna dla „podmiotów zagranicznych” natomiast w naszej ocenie, jeśli któryś z operatorów byłby zainteresowany wykorzystaniem elektronicznych DD i generowania w ten sposób raportów odbioru byłoby to rozwiązanie upraszczające funkcjonowanie dla podmiotów obsługujących m.in. przewoźników międzynarodowych w ruchu lotniczym, ewentualnie żeglugowym. W specyfice zaopatrywania jednostek pływających i statków powietrznych wyłączenie z definicji użytkowników Systemu zagranicznych podmiotów zużywających paliwa żeglugowe i

		lotnicze, pomimo braku obowiązku wystawiania raportów odbioru w EMCS, nie eliminuje utrudnień związanych z oczekiwaniem na kontrolę, o których mowa w komentarzu do art. 83j ust. 3; przepis nie rozwiązuje również problemu krajowych podmiotów zużywających, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 22 lit b - bunkrowanie "krajowych" jednostek pływających i tankowanie "krajowych" statków powietrznych będzie wymagało posiadania przed odbiorcą dostępu do systemu EMCS i wystawienia raportu odbioru, niezależnie od konieczności wstrzymania się z rozładunkiem (czyli tankowaniem/ bunkrowaniem) w przypadku kontroli. Proponuje się wprowadzenie możliwości wyłączenia z systemu EMCS podmiotów pośredniczących i składów podatkowych dokonujących dostaw bezpośrednio do zbiorników statków powietrznych i jednostek pływających.
Art. 89 Art. 89 ust. 2e pkt 1	Stawki akcyzy od ubytków lub całkowicie zniszczonych wyrobów ze stawką zero, terminy zakończenia przemieszczania	Niezrozumiałym jest opodatkowanie wyrobów akcyzowych przeznaczonych do celów innych niż napędowe lub opałowe poprzez udowodnienie takiego zastosowania przez zużywający podmiot gospodarczy tylko w wyniku okoliczności przekroczenia 15-dniowego terminu. W naszej ocenie mając jednocześnie na uwadze wyżej opisany postulat wydłużenia terminu uważamy, że przedmiotowy zapis stoi w sprzeczności z przyjętą linią orzecniczą w zakresie naruszenia warunków formalnych i wydaje się on nie do zaakceptowania. Nie jest jasne kto zostanie zobowiązany do zapłaty podatku akcyzowego z tytułu niedopełnienia obowiązków formalnych – potwierdzenia odbioru wyrobów akcyzowych po terminie, co bardzo ważne także w kontekście tego, że zobowiązany do udowodnienia użycia jest wyłącznie zużywający podmiot gospodarczy.
Art.. 89 ust. 2a (uchylenie)	Uchylenie przepisu o możliwości zastąpienia DD przez inny dokument, w przypadku gdy dokument ten zawiera takie same dane, jakie są wymagane	Zwracamy uwagę, że uchylenie przepisu w całości uniemożliwi zastąpienie e-DD innym dokumentem, w przypadku, gdy dokument ten zawiera co najmniej wszystkie dane wymagane dla e-DD oraz jego stosowanie wynika z porozumień międzynarodowych lub przepisów

	dla dokumentu dostawy	prawa Unii Europejskiej: kwity bunkrowe (ang. Bunker Delivery Notes) w przypadku zaopatrywania jednostek pływających oraz dokument „delivery” - w przypadku zaopatrywania statków powietrznych. Dodatkowo warto zauważyć, iż część danych wpisywanych aktualnie do Dokumentów dostawy w zakresie paliw lotniczych wynika z innych regulacji bądź kwestii bezpieczeństwa (np. waga paliwa). Aby zapewnić przekazanie wymaganych danych, podmioty realizujące tego rodzaju dostawy będą musiały wystawiać dwa dokumenty zamiast jednego.
Art. 89 ust. 2e	Rolę podmiotów w przypadku usługowych składów podatkowych.	Zgodnie z art. 13 ust 3 ustawy Podatnikiem z tytułu wyprowadzenia ze składu podatkowego, poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, wyrobów akcyzowych niebędących własnością podmiotu prowadzącego ten skład podatkowy jest podmiot będący właścicielem tych wyrobów, który uzyskał od właściwego naczelnika urzędu skarbowego zezwolenie, o którym mowa w art. 54 ust. 1. Co ważne art. 8 ust 1 pkt 5 stanowi wyprowadzenie ze składu podatkowego, poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, wyrobów akcyzowych niebędących własnością podmiotu prowadzącego ten skład podatkowy, z wyłączeniem wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie, przez podmiot, o którym mowa w art. 13 ust. 3. W projekcie ustawy zarówno procedura zwolnienia ze względu na przeznaczenie jak i przemieszczania wyrobów energetycznych wymienionych w załączniku nr 2 do ustawy opodatkowanych stawką zero podlegają tym samym regułom opisanym w Rozdziale 7a. Podobnie jak w przypadku wyrobów zwolnionych i w przypadku wyrobów energetycznych ze stawką akcyzy zero właściciel wyrobu nie ma żadnej kontroli nad przemieszczaniem wyrobów dlatego racjonalnym wydaje się być zrównanie tych obu procedur w świetle przedmiotu opodatkowania i podatnika. Wymaga to zmiany treści art. 8 ust 1 pkt 5 przez wyłącznie wyprowadzenia wyrobów energetycznych wymienionych w załączniku nr 2 opodatkowanych stawką akcyzy zero. „stanowi wyprowadzenie ze składu podatkowego, poza

		procedurą zawieszenia poboru akcyzy, wyrobów akcyzowych niebędących własnością podmiotu prowadzącego ten skład podatkowy, z wyłączeniem wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie oraz wyrobów energetycznych wymienionych w załączniku nr 2 opodatkowanych stawka akcyzy zero, przez podmiot, o którym mowa w art. 13 ust. 3."
--	--	---

Dodatkowy postulat w związku z wprowadzeniem e-DD i w tej sytuacji duplikowaniem elektronicznych dokumentów w dostawach z systemem SENT:

W ustawie o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów należy dodać w art. 3 ust. 6 pkt 4) i pkt 5) o treści:

„4) przemieszczanych poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;

5) przemieszczanych poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy wyrobów akcyzowych opodatkowanych zerową stawką akcyzy ze względu na ich przeznaczenie z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.”

Zagadnienia ogólne:

1. Kwestia zdefiniowania „rurociągu”.
2. Możliwość funkcjonowania miejsc uznanych w składach podatkowych.
3. W kontekście zmiany stosowanej klasyfikacji CN dla potrzeb akcyzy istnieje konieczność zmian również w zakresie opłaty paliwowej regulowanej na gruncie ustawy o autostradach...
4. W chwili obecnej funkcjonuje w praktyce obrotu potwierdzanie transakcji dostawy wyrobów zwolnionych na tzw. „bramie”. Postulowanym jest utrzymanie możliwości tego rodzaju transakcji aczkolwiek mogą pojawić się problemy w zakresie obsługi systemowej tego rodzaju przemieszczeń poza procedurą za pośrednictwem Systemu.
5. Postulujemy wykorzystanie narzędzi wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Sprawiedliwości z dnia 19 kwietnia 2013 r. zmieniającym rozporządzenie z dnia 12 października 2010 r. w sprawie szczegółowego trybu i sposobu doręczania pism sądowych w postępowaniu cywilnym - dodane § 13a–13c. We wszystkich przypadkach, gdy pojawia się podpis na dokumencie papierowym, postulowane jest wprowadzenie alternatywnej możliwości zbierania i archiwizowania podpisów na urządzeniach odwzorowujących podpis odręczny.
6. Postulowane jest także wprowadzenie możliwości elektronicznego archiwizowania dokumentów dostawy wystawionych w wersji papierowej – za okresy historyczne, jak i w przypadkach, gdy pod rządami nowych regulacji pojawiają się nadal dokumenty w wersji papierowej.

