

Warszawa, 27.02.2023 r.

Stanowisko ZPP w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, ustawy – Prawo energetyczne, ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (UD325)

- Projekt nowelizacji obejmuje dość szeroki obszar zagadnień związanych z gałęzią prawa publicznego gospodarczego. Taka rozpiętość treściowa oraz zakresowa przedmiotu ustawy powoduje, że bardzo ciężko ocenić jednoznacznie proponowane zmiany. Obawy natomiast może budzić kolejne, nieproporcjonalne obciążenie przedsiębiorców dodatkowymi obowiązkami administracyjnymi.
- Wykreślenie kodów CN z szeregu projektowanych przepisów może odbić się niekorzystnie na działalności przedsiębiorstw ze względu na zwiększone ryzyko ewentualnego postępowania dowodowego w zakresie rodzaju przewożonego towaru oraz pomyłek w wysyłce towarów z powodu braku wyraźnego i jednoznacznego oznaczenia towaru.
- Kolejnym istotnym i jednym z bardziej widocznych problemów projektowanej ustawy jest czas wprowadzenia obowiązku prowadzenia ewidencji podatku akcyzowego w centralnym systemie teleinformatycznym CEWA. Propozycja ministerstwa (1.02.2024) jest wydaje się nadmiernie wymagająca, a być może i niemożliwa do spełnienia przez podatników. Jako ZPP postulujemy przesunięcie obowiązku prowadzenia ewidencji akcyzowej w CEWA do połowy 2025 r.

UWAGI OGÓLNE

Na stronach Rządowego Centrum Legislacji w dniu 3 lutego 2023 r. opublikowano projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, ustawy – Prawo energetyczne, ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (UD325). Niniejszy projekt jest niezwykle ciężki do zwięzłego streszczenia z racji faktu, iż projektodawca postanowił zająć się w jego treści wieloma zagadnieniami, które dotyczą szeregu podmiotów, na które oddziałuje projekt.

Niemniej, sam przedmiot proponowanych regulacji można podzielić na kilka tematów, które ustawodawca postanowił znowelizować. Są to zmiany dot. obrotu paliwami silnikowymi, kontroli nad tymże obrotem, kwestią sprawozdawczości oraz ewidencji podmiotów w aspekcie podatku akcyzowego czy nielegalnego obrotu towarami podlegającymi opłacie akcyzy.

W związku z dość szerokim przedmiotem ustawy oraz próbą wprowadzenia regulacji, które dotyczą różnych zagadnień prawnych bardzo ciężko wyrazić jednoznaczną opinię co do przedmiotowego projektu. W związku z powyższym, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców ograniczy się jedynie do oceny kwestii, które w jego opinii powinny zostać przeanalizowane bądź zmienione, jednocześnie nie zajmując jednoznacznego stanowiska co do ogółu materii projektowanej nowelizacji.

Jedyna uwaga ogólna, która może dostać wyszczególniona w niniejszym punkcie to coraz większa biurokratyzacja przepisów oraz wprowadzanie coraz bardziej uciążliwych regulacji dla przedsiębiorców. Rozumiejąc pewne intencje projektodawcy, pragniemy zauważyć, iż Polska jest już i tak krajem, w którym przedsiębiorcy zamiast skupiać się w pełni na prowadzeniu działalności gospodarczej muszą się mierzyć z obowiązkami, które powinny leżeć w gestii organów administracji publicznej albo w ogóle nie występować.

Projektowane regulacje będą w prowadzić do nałożenia na odbiorcę paliwa (posiadającego koncesję na obrót paliwami ciekłymi) dodatkowych obowiązków informacyjnych, które mogą nie dawać gwarancji lepszej kontroli skarbowej rynku paliw ciekłych. Dlatego też, jako ZPP apelujemy o odciążenie przedsiębiorcy w tym zakresie i przeprojektowanie zmian, tak aby omawiane obowiązki przeszły w jak największym stopniu z prywatnego podmiotu na organ administracji.

UWAGI SZCZEGÓŁOWE

- I. Pierwszym, największym, mankamentem ustawy są gruntowne zmiany w zakresie systemu monitorowania przewozu i obrotu. Otóż w projektowanej ustawie wprowadzono zmiany, które powodują, że systemowi monitorowania przewozu i obrotu podlega przewóz produktów o kodach CN wymienionych w art. 3 ust. 2 pkt 1b bez względu na ilość. Rozwiązanie to może być nieproporcjonalnie uciążliwe zarówno dla przedsiębiorcy wysyłającego, jak i firm kurierskich, szczególnie, że w ich przypadku firmy nie są w stanie kontrolować tego procesu pod względem kodu CN. Proponujemy zatem pozostawienie

dotychczasowego rozwiązania, w którym produkty wymienione w art. 3 ust. 2 ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi są objęte systemem monitorowania i przewozu po przekroczeniu 500 kg wagi lub 500 litrów objętości.

- II. Dalszym problemem, tym razem związanym bezpośrednio ze stosowaniem kodów CN jest ich wykreślenie z szeregu projektowanych przepisów. Takowe rozwiązanie znowu odbije się niekorzystnie na działalności przedsiębiorstw ze względu na zwiększone ryzyko ewentualnego postępowania dowodowego w zakresie rodzaju przewożonego towaru oraz pomyłek w wysyłce towarów z powodu braku wyraźnego i jednoznacznego oznaczenia towaru. Co więcej, systemy informatyczne firm są przystosowane do posługiwania się kodami, w tym w szczególności kodami CN i odejście od obowiązku ich używania może być niezwykle trudne.
- III. Kolejnym, dość łatwym do zauważenia, problemem jest proponowana definicja wyrażenia „zewnętrzny system obsługi”. Wedle proponowanej ustawy jest to „system przetwarzający dane o stanach liczników z dystrybutorów ze stacji paliw ciekłych albo stacji kontenerowych przy wykorzystaniu technologii transmisji danych”. Definicja ta wskazuje, że zewnętrzny system obsługi, powinien zbierać „dane o stanach liczników z dystrybutorów”. Przy czym zbieranie takich danych już następuje w postaci sprawozdań do Prezesa URE, w których przekazuje się informacje o sprzedaży paliw. Powyższy przepis obliguje zatem do pewnego dublowania danych, które i tak odpowiedni organ może uzyskać od Prezesa URE. Postulujemy zatem o zmianę definicji „zewnętrznego systemu obsługi”, tak aby nie implikowała ona obarczenia przedsiębiorców kolejnymi obowiązkami dotyczącymi informacji już i tak przez nich przekazywanych do organów administracji publicznej.
- IV. Następnym istotnym i jednym z bardziej widocznych problemów projektowanej ustawy jest czas wprowadzenia obowiązku prowadzenia ewidencji podatku akcyzowego w centralnym systemie teleinformatycznym CEWA. Propozycja ministerstwa (1.02.2024) może okazać się niemożliwa do spełnienia przez podatników. We wskazanym terminie może okazać się niemożliwe zaimplementowanie wszystkich oczekiwanych zmian (w zależności od ostatecznego brzmienia przepisów wykonawczych). Co więcej, w okresie początku roku 2024

podatnicy zostaną wręcz „zawalenii” sprawami dot. chociażby zamknięcia roku podatkowego czy dostosowania się do przepisów odnoszących się do KSeFu (o ile oczywiście wejdą w życie). Niemniej, wprowadzanie takich zmian w okresie zamknięcia roku podatkowego należy uznać za dalece niestuzne.

Wobec powyższego, jako ZPP postulujemy, mając na uwadze dość gruntowne zmiany, z jakimi będą musieli mierzyć się podatnicy w roku 2024, o przesunięciu obowiązku prowadzenia ewidencji akcyzowej w CEWA do połowy 2025 r.

- V. W art. 5 ust. 5 i ust. 8 nowelizacji wprowadzono zasadę, iż w przypadku gdy zakończenie przewozu towaru następuje na terytorium kraju, podmiot odbierający w dniu dostarczenia towaru uzupełnia zgłoszenie o informację o odbiorze i ilości odebranego towaru. Projektowany przepis wprowadza bardzo sztywną zasadę dokonywania zgłoszenia poboru towaru, które w praktyce może być niemożliwe do zrealizowania, a na pewno będzie prowadziło do wydłużenia czasu transportu, szczególnie w przypadkach gdy dany towar miałby być odebrany przez podmiot odbierający w godzinach zakończenia pracy. W takim przypadku żaden podmiot nie zdecyduje się odbiór przesyłki co wywoła konieczność pozostawienia dostawcy z towarem do kolejnego dnia pracy. Taki system jednoznacznie wpłynie na podwyższenie kosztów i wydłużenie czasu transportu. Wobec powyższego postulujemy powrót do dotychczasowych przepisów, które wskazywały, że dane, o których mowa w przepisie mogły zostać uzupełnione w kolejnym dniu roboczym.
- VI. Finalnie, ostatnim aspektem szczegółowym, który wymaga poprawy jest kwestia wyłączenia z obowiązków akcyzowych w zakresie zużycia, energii wyprodukowanej podczas testowego uruchamiania agregatów

Obecne obowiązki akcyzowe związane z testowym uruchamianiem generatorów o mocy powyżej 1 MW są nieproporcjonalne w stosunku do uzysku podatkowego. Przedsiębiorcy, którzy chcą zapewnić ciągłość prowadzenia działalności gospodarczej poprzez zakup oraz test funkcjonowania agregatów prądotwórczych są narażeni na nieproporcjonalną ilość obowiązków po ich stronie, nie wspominając już o obowiązkach administracji podatkowej. Należy pamiętać, że testowe uruchomienie agregatów nie ma na celu wytworzenia

znaczącej ilości energii elektrycznej, zatem bezcelowe jest aby konsekwencje takiej sytuacji prowadziły do niewspółmiernych i niepotrzebnych obciążeń zarówno po stronie podatnika jak i organów administracji publicznej.

PODSUMOWANIE

Jak zostało zasygnalizowane na wstępie, niniejszy projekt stanowi zbyt obszerny zbiór przepisów dot. różnych aspektów prawnych, że nie sposób wyrazić jasną i jednoznaczną opinię co do całości regulacji.

Niemniej, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców apeluje o pochylenie się nad sześcioma punktami przedstawionymi w ramach opinii co do szczegółowych założeń projektu, gdyż niektóre zmiany mogą zbyt daleko idące i nieproporcjonalne.