

Warszawa, 13 grudnia 2019 r.

L. dz. 173/2019/LW

Sz. P. Kazimierz Kleina
Przewodniczący
Komisji Budżetu i Finansów Publicznych
Senat RP

Stanowisko**POPIHN dotyczące projektu przesunięcia wejścia w życie obowiązkowego e-DD**

W imieniu Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego reprezentującej przedsiębiorstwa odpowiadające za 100% produkcji rafinerijnej, 81% obrotu hurtowego paliwami ciekłymi, 60% obrotu detalicznego paliwami (w tym ponad 90% paliw lotniczych oraz blisko 70% paliw żeglugowych), a także zdecydowaną większość rynku olejów smarowych, bardzo dziękujemy Komisji Budżetu i Finansów Publicznych Senatowi RP za wyjście z inicjatywą legislacyjną (Druk Senacki nr 16) w sprawie, która może mieć kluczowy wpływ na rozwój gospodarki Polski. Jednocześnie chcielibyśmy zwrócić uwagę, że tożsamą treść zawiera ustawa przyjęta przez Sejm w dniu 12 grudnia br. (Druk Sejmowy nr 51). Branża paliwowa popiera zmiany legislacyjne, które mają na celu przesunięcie terminu wejścia w życie obowiązkowego e-DD. Mając na uwadze, że inicjatywa poselska jest na dalszym etapie procesu legislacyjnego i zostanie wkrótce skierowana do Senatu, liczymy, że zostanie ona przyjęta w trybie pilnym. W ten sposób będzie można uniknąć katastrofy gospodarczej.

UZASADNIENIE

Jednym z warunków zastosowania zerowej stawki akcyzy (np. wyroby chemiczne) albo zwolnienia z podatku akcyzowego na różne wyroby ze względu na ich przeznaczenie (np. paliwa lotnicze, żeglugowe, przemysłowe oleje smarowe, alkohol częściowo skażony, gazu płynnego LPG do celów grzewczych) jest wykorzystanie dokumentu dostawy, na którym podmiot zużywający potwierdza otrzymanie towaru akcyzowego. W celu ograniczenia zbędnej biurokracji i ułatwienia działalności przedsiębiorcom od 1 stycznia 2019 r. została wprowadzona elektroniczna forma dokumentu dostawy, przy jednoczesnym utrzymaniu wersji papierowej do końca br. Okres przejściowy 12 miesięcy miał służyć temu, by Ministerstwo Finansów, we współpracy z zainteresowanymi firmami, dostosowało system EMCS2 do obsługi e-DD. Równocześnie prowadzono prace nad zintegrowaniem podatkowych baz danych systemów SZPROT, e-cło, SENT i ZISAR (przynajmniej w zakresie rejestracji podmiotów), by elektroniczny dokument dostawy mógł służyć lepszemu profilowaniu kontroli.

W ramach okresu przejściowego okazało się, że proces wdrożenia systemu e-DD jest znacznie bardziej skomplikowany, niż było to przewidywane na etapie przygotowanych założeń legislacyjnych. Powinien on współgrać z bardzo dużą ilością systemów księgowych IT, co samo w sobie stanowi olbrzymie wyzwanie techniczne. Ponadto, do elektronicznego potwierdzenia faktu dostawy na dokumencie konieczne jest, by podmiot zużywający miał zaawansowany dostęp do PUESC (Platformy Usług Elektronicznych Skarbowy Celnych). Przeprowadzenie procesu rejestracji kilkudziesięciu tysięcy przedsiębiorców oraz jeszcze większej liczby osób fizycznych wymaga długiego czasu.

W połowie br. branża paliwowa została poinformowana, że wejście w życie obowiązkowego e-DD będzie przełożone o kolejny rok. W rezultacie rozbudowa systemu EMCS2, który obsługuje eDD, została wstrzymana. Podobnie zawieszono kosztowne procesy dostosowania systemów IT do obsługi e-DD oraz rejestrację zaawansowanego dostępu do PUESC dla podmiotów zużywających towary akcyzowe zwolnione ze względu na przeznaczenie. Z uwagi na końcówkę kadencji parlamentarnej projekt zmian polegający na ponownym odroczeniu terminu wejścia w życie e-DD nie trafił jednak do Sejmu w minionej kadencji. Projekt przesunięcia wejścia w życie obowiązkowego e-DD pojawił się we wrześniu, jednak był on częścią większego procesu legislacyjnego, który został przełożony na przyszły rok.

30 października br. POPiHN wystąpiła do Ministra Finansów z wnioskiem o konieczne pilne procedowanie zmian w e-DD odrębnym projektem, który dotyczyłby wyłącznie przesunięcia wejścia w życie terminu e-DD. Do takich działań skłonił nas brak przygotowań strony informatycznej, a tym samym, brak możliwości wdrożenia procedur IT w firmach sektora. To dość skomplikowane procedury i firmy muszą mieć odpowiedni czas na ich wprowadzenie w swoich systemach informatycznych. W przypadku podmiotów, które dokonują dostaw paliwa lotniczego oraz żeglugowego czy też przemysłowych olejów smarowych nie jest fizycznie możliwe, by wdrożyć zmiany w wymaganym terminie do końca 2019 r. Nie ma też możliwości, by w trybie pilnym zarejestrować wszystkie podmioty zużywające (to druga liczna grupa podmiotów, której będzie dotyczyło nowe prawo) i zapewnić im zaawansowany dostęp do PUESC (dziś ten proces trwa 4 miesiące i najprawdopodobniej jeszcze się wydłuży).

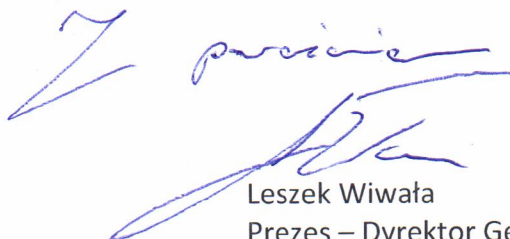
Trudno jest przeprowadzić dokładną prognozę tego, co mogłoby się stać, gdyby okres wejścia w życie e-DD nie został przedłużony. Zagadnienie to dotyczy bardzo wielu dziedzin życia gospodarczego. Najważniejszym z nich wydaje się być rynek lotniczy, który przyczynia się do powstania rocznie ok. 4% polskiego PKB - głównie dzięki jego wpływowi pobudzającemu inne obszary gospodarki. Same porty lotnicze tworzą ponad 440 tys. miejsc pracy w kraju. Głównie są one generowane przez rynek lotów pasażerskich (46 milionów pasażerów w 2018 r. wg ULC). Rynek lotniczego cargo ma duży potencjał wzrostu. Obecnie tylko ok. 1% całkowitej liczby towarów na świecie transportuje się samolotami, jednak stanowi to 35–37% wartości wszystkich przewożonych ładunków (Logistyka w Polsce, praca zbiorowa pod red. I Fechnera i G. Szyszki,

Poznań 2018 r.). Rola lotniczego transportu pasażerskiego i towarowego będzie jeszcze przez kilka lat rosnąć, a także zwiększy się również jej wpływ na gospodarkę.

Brak przesunięcia obowiązkowego e-DD w znacznej mierze zablokowałby dostawy rynkowe paliw lotniczych. Wstrzymanie zwolnienia oznaczałoby wzrost o 40% ceny paliw lotniczych, co przełożyłoby się na konieczność wstrzymania większości lotów. Jednym z wielu sektorów, który zyskuje na rynku lotniczym, jest sektor paliw. Polska ma bardzo efektywne rafinerie, dlatego jesteśmy liczącym się dostawcą paliw lotniczych w UE. W 2018 r. wyprodukowaliśmy 1,7 miliarda litrów paliwa lotniczego, z czego ok. 400 milionów litrów zostało sprzedane zagranicę. To pokazuje, że jako sektor możemy czasowo przestawić produkcję na inne paliwa (ponosząc znaczne koszty takiej zmiany) lub zwiększyć eksport (ograniczając marżę), jednak większość pozostałych branż, z liniami lotniczymi włącznie, poniosłaby straty, które w skali miesiąca mogą wynosić ponad 11 mld zł, nie licząc strat indukowanych. Naliczanie akcyzy od paliwa żeglugowego doprowadziło by do całkowitego wstrzymania dostaw, a statki tankowałyby w zagranicznych portach. Likwidacja zwolnienia akcyzy od smarów przemysłowych miałaby negatywne przełożenie na funkcjonowanie wielu różnych dziedzin gospodarki.

W praktyce nieprzedłużenie terminu wejścia w życie obowiązkowego e-DD w ogólnym bilansie spowodowałoby stratę dochodów budżetowych i doprowadziłoby do wielkiego chaosu. Tam gdzie to możliwe, samoloty i statki będą tankowały paliwo za granicą, co spowodowałoby gigantyczne straty gospodarcze – głównie dla budżetu państwa, ale też dla producentów wspomnianych paliw oraz dla ich dostawców (podmiotów pośredniczących), a także wielki uszczerbek dla wizerunku kraju ze względu na międzynarodowy charakter transakcji. Straciliby też przewoźnicy – głównie polski LOT – bo musieliby podnieść znacznie ceny, co pogorszyłoby jego pozycję konkurencyjną. Zachodzi obawa, że najdłuższe loty krajowego przewoźnika byłyby w większości odwołane lub cena ich biletu znacznie by wzrosła. Chcąc pozostać na rynku przewoźnicy szukaliby innych miejsc zaopatrzenia w paliwa lotnicze, a ruch do polskich lotnisk byłby ograniczony do absolutnie koniecznego minimum. Nie tylko dla dostawców paliw, ale również dla narodowego przewoźnika lotniczego i krajowych armatorów byłoby to źródłem niepowetowanych strat, które rzutowałyby na tempo wzrostu gospodarczego Polski. Straty poniosłyby też firmy, które obsługują lotniska i porty.

Mając powyższe na uwadze, prosimy o pilne przyjęcie stosownych zmian w przepisach.



Leszek Wiwata
Prezes – Dyrektor Generalny
POPIHN