

4

D/02/DA/hou/10/2019



ZGŁOSZENIE
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH*

z dnia 30 września 2019 r. 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 informacją zamieszczoną w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)

A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		RWPD MINISTERSTWO FINANSÓW KANCELARIA GŁÓWNA
1. Nazwa/imię i nazwisko** ORLEN Aviation sp. z o.o.		Wpł. 2019 -10- 28
2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania** ul. J. Gordona Bennetta 2, 02-159 Warszawa		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail jw.; teresa.slawinska-chorylo@orlen.pl		Dep. Pt za 2. kop

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

Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Teresa Sławińska - Choryło	Jw.
2		
3		
4		
5		

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

W związku z trwającymi obecnie w Ministerstwie Finansów konsultacjami społecznymi do zmian w ustawie o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (dalej: „projekt z dnia 30 września 2019 r.” lub „projekt”, numer w Wykazie: UD 563), mając na względzie istotny wpływ projektowanych zmian na działalność usługową ORLEN Aviation sp. z o.o. (dalej: „Spółka” lub „Aviation”) polegającą na usługowym udostępnianiu statusów akcyzowych (składu podatkowego oraz podmiotu pośredniczącego) niniejszym uprzejmie przedkładamy nasze postulaty związane ze wskazaną powyżej zmianą, a w szczególności z regulacjami związanymi z wprowadzeniem Systemu elektronicznego monitorowania przemieszczenia wyrobów akcyzowych zwolnionych z akcyzy ze względu na przeznaczenie (dalej: „System”) i wprowadzeniem elektronicznego dokumentu dostawy (dalej: „e-DD”).

I. Przewidywany termin wejścia w życie regulacji dla paliw lotniczych - 1 października 2020 r. a 13 stycznia 2021 r.

Jak wskazywaliśmy we wcześniejszej korespondencji, wdrożenie i uruchomienie produkcyjne nowego rozwiązania teleinformatycznego dla 11 lokalizacji (Fili) Spółki nie może nastąpić jednocześnie w jednym wyznaczonym terminie. Wdrożenie produkcyjne musi następować systematycznie w kolejnych filiach, bowiem nie jest możliwe organizacyjnie wprowadzenie startu produkcyjnego w jednym terminie w skali całej Spółki. Z tego powodu konieczne jest wyznaczenie czasookresu, w którym System EMCS2PL będzie dostosowany do wszystkich nowych rozwiązań ustawowych objętych konsultowanym projektem jako daty początkowej do możliwych pierwszych przemieszczeń z zastosowaniem Systemu. Jednocześnie data ta nie może mieć charakteru bezwzględnie obowiązującego. Spółka potrzebuje co najmniej 3 miesięcy na uruchomienie Systemu we wszystkich lokalizacjach liczonych od uruchomienia Systemu w pierwszej Filii.

Od tego momentu przemieszczenia mogłyby się odbywać z zastosowaniem Systemu, ale nie byłyby jeszcze obowiązkowe. Proponujemy, aby taką datą był 1 października 2020 r. (przy założeniu opublikowania Specyfikacji do zmodyfikowanych założeń systemowych i udostępnieniu Systemu testowego w marcu 2020 r. - pkt poniżej). Z tego powodu wnosimy o zmodyfikowanie przepisu przejściowego art. 11 projektu.

Obecnie przepis ten w ust. 1 dotyczy wyłącznie: „dostaw wyrobów akcyzowych (...) rozpoczętych i niezakończonych do dnia 30 września 2020 r.” Zastosowanie w tym przepisie alternatywy łącznej (spójnika „i”) powoduje, iż ma ona zastosowanie tylko do dostaw spełniających oba kryteria: (i) rozpoczętych do dnia 30 września 2020 r. i (ii) niezakończonych do dnia 30 września 2020 r. A contrario dostawy rozpoczęte po dniu 30 września 2020 r. nie mogłyby korzystać z dotychczasowych reguł obowiązujących do dnia 30 września 2020 r. Pomimo tego, iż z art. 5 projektu wynika, iż stosowanie Systemu do dnia 12 stycznia 2021 nie jest obowiązkowe także dla paliw lotniczych. Natomiast ust. 2 art. 11 projektu dotyczy wyłącznie: „dostaw wyrobów akcyzowych (...) rozpoczętych po dniu 30 września 2020 r. bez użycia Systemu i niezakończonych do dnia 12 stycznia 2021 r.” Zastosowanie w tym przepisie alternatywy łącznej (spójnika „i”) powoduje, iż ma ona zastosowanie tylko do dostaw spełniających oba kryteria: (i) rozpoczętych po dniu 30 września 2020 r. bez użycia Systemu i (ii) niezakończonych do dnia 12 stycznia 2021 r. A contrario dostawy rozpoczęte po dniu 30 września 2020 r. ale zakończone przed dniem 12 stycznia 2021 nie mogłyby korzystać z dotychczasowych reguł obowiązujących do dnia 30 września 2020 r.

W celu wyeliminowanie powyższych wątpliwości interpretacyjnych powstałych na gruncie art. 11 projektu wnośimy o dodanie w art. 11 ust. 1 zdania drugiego lub kolejnego ustępu w art. 11, który wszedłby w życie z dniem 1 października 2020 w następującym brzmieniu:
„Do dostaw wyrobów akcyzowych, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, rozpoczętych po dniu 30 września 2020 r. bez użycia Systemu i zakończonych do dnia 12 stycznia 2021 r. stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu obowiązującym do dnia 30 września 2020 r.”

II. Nowelizacja ustawy a specyfikacja Systemu i środowisko testowe

Mając na względzie, iż projekt z dnia 30 września 2019 r. zawiera nowe regulacje w zakresie wydań paliw lotniczych z użyciem Systemu, konieczne będą także zmiany w Specyfikacji Systemu oraz środowisku testowym. Spółka może rozpocząć swoje prace dopiero po opublikowaniu nowej Specyfikacji i udostępnieniu środowiska testowego. Do ponownego wykonania pozostają:

- Testy komunikacji rozwiązań informatycznych Spółki z Systemem EMCSPL2,
- Przeszkolenie personelu z nowych rozwiązań (11 lokalizacji w całej Polsce, ok. 185 pracowników pracujących w trybie zmianowym),
- Wprowadzenie startu produkcyjnego sekwencyjnie w poszczególnych Filiach Spółki.

Z tego względu Spółka potrzebuje co najmniej 6 miesięcy liczonych od opublikowania nowej Specyfikacji i udostępnieniu nowego środowiska testowego do momentu pierwszego startu produkcyjnego w pierwszej lokalizacji. Mając na względzie zakładany termin 1 października 2020 r. na wprowadzenie w życie nowych regulacji w zakresie przemieszczenia paliw lotniczych z użyciem Systemu, nowa Specyfikacja i nowe zmienione środowisko testowe powinny zostać udostępnione w marcu 2020 r. Brak Specyfikacji i środowiska testowego w tym terminie spowoduje, iż Spółka nie będzie w stanie przygotować startu produkcyjnego dla pierwszej Filii w terminie 1 października 2020 r.

III. Możliwość stosowania stałej gęstości do przeliczenia paliwa lotniczego na L15 przy wydaniu bezpośrednio do samolotów

Jak wskazywaliśmy w piśmie z dnia 21 maja 2019 r. sygn. L.dz. D/D2/DA/162/05/2019, na autocysternach lotniskowych nie ma możliwości zainstalowania przepływowych gęstościomierzy do bezpośredniego pomiaru partii wydawanego paliwa. W przypadku konieczności używania do przeliczenia na L15 gęstości obserwowanej/mierzonej dla wydawanej partii paliw lotniczych powstaje konieczność budowania zewnętrznego rozwiązania informatycznego (kolejnej nowej aplikacji/systemu). Aplikacja ta mogłaby dokonywać przeliczenia partii wydanych litrów rzeczywistych paliwa przy zastosowaniu zmierzonej temperatury i obserwowanej/mierzonej gęstości na L15, a następnie dana ta przekazywać do autocysterny w celu nadruku na dokumencie potwierdzającym wydanie paliwa.

Nabywane obecnie przez Spółkę najnowsze autocysterny wyposażone są w urządzenia Bartec 3003, które pozwalają przeliczyć wydane litry rzeczywiste paliwa przy zastosowaniu zmierzonej temperatury i stałej zaszytej gęstości na L15. Budowanie kolejnego systemu, który będzie musiał być także skomunikowany z obecnie posiadanymi przez Spółkę systemami lotniskowymi i wyposażeniem autocystern, to dodatkowy koszt poniesiony na nowy system oraz interfejsy z dotychczasowymi systemami. To także zwiększone ryzyko awarii i błędów na przesyle danych na potrzeby Systemu e-DD.

Jednocześnie pragniemy przekazać, iż z posiadanych przez nas nieoficjalnych informacji (od dostawców autocystern oraz zagranicznych portów), wynika, iż w innych państwach członkowskich powszechnie przyjęta jest praktyka stosowania stałej gęstości w temperaturze 15°C do przeliczenia ilości wydawanego paliwa lotniczego na L15 na ostatnim etapie obrotu. Taka metoda znacznie usprawnia proces przeliczenia na lotniskach, ale także w znacznym stopniu ogranicza koszty związane z inwestycjami informatycznymi. Pragniemy także dodać, iż do naszego pisma z maja 2019 r. załączyliśmy szczegółowy materiał prezentujący brak wpływu gęstości na ilość wydawanego paliwa lotniczego w L15, na przykładzie danych Spółki.

Z powyższych względów wnosimy o wpisanie do projektu z dnia 30 września 2019 r. zmiany polegającej na dodaniu w art. 88 po ust. 1, ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Do celów poboru akcyzy oraz stosowania zwolnienia ze względu na przeznaczenie dla wyrobów energetycznych, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1 wydawanych bezpośrednio do zbiornika na stałe zamontowanego na statku powietrznym, może być stosowana gęstość w temperaturze 15°C w wysokości:

- 1) 800,0 kg/m³ - dla paliwa lotniczego JET A-1 objętego pozycją CN 2710 19 21;
- 2) 719,0 kg/m³ - dla benzyny lotniczej AVGAS 100LL objętej pozycją CN 2710 12 31.”

IV. Rejestracja podmiotów zużywających odbierających paliwo lotnicze

1. Pragniemy wskazać, iż w nowelizacji do art. 16 ustawy akcyzowej znajdują się dwa zapisy naszym zdaniem obecnie sprzeczne ze sobą. W znolizowanym brzmieniu art. 16 ust. 2 pkt 2 lit a) wskazuje się na obowiązek rejestracji przez:

„podmiot zużywający:

- a) o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 22 lit. a, nieprowadzący działalności gospodarczej, zamierzający zużywać wyroby akcyzowe, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1”.

Jednocześnie w znolizowanym art. 16 ust. 7a pkt 3 wskazuje się, iż obowiązku dokonania zgłoszenia rejestracyjnego nie stosuje się do:

„podmiotów zużywających, określonych w art. 2 ust. 1 pkt 22 lit. a, które wyroby energetyczne, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, zużywają na cele uprawniające do zwolnienia;”

2. Mając na względzie powołany powyżej art. 16 ust. 7a pkt 3 wprowadzający wyłączenie z obowiązku dokonywania rejestracji dla „podmiotów zużywających, określonych w art. 2 ust. 1 pkt 22 lit. a, które wyroby energetyczne, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, zużywają na cele uprawniające do zwolnienia;” pragniemy wskazać, iż potrzeby branży lotniczej

uzasadniają wyłączenie z takiego obowiązku tylko dla podmiotów, które odbierają wskazane wyroby energetyczne wyłącznie bezpośrednio do zbiornika na stałe zamontowanego na statku powietrznym. W przypadku wydań wykonywanych na autocysterny, podmioty odbierające powinny być zarejestrowane na akcyzę i być traktowane jako użytkownicy Systemu. Wówczas mogliby samodzielnie wysyłać komunikaty o przybyciu wyrobów podczas kontroli na przyjęciu, a także dokonywałyby samodzielnego zamknięcia dostawy raportem odbioru stworzonym w Systemie. Z tego względu wnosimy o wprowadzenie stosownych zmian w brzmieniu projektu:

• w art. 16 ust. 2 pkt 2 lit a) wprowadzenie obowiązku rejestracji przez:

„podmiot zużywający:

- a) o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 22 lit. a, nieprowadzący działalności gospodarczej, odbierający wyroby akcyzowe, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, w inny sposób niż bezpośrednio do zbiornika na stałe zamontowanego na statku powietrznym”

• w art. 16 ust. 7a pkt 3 wskazanie, iż obowiązku dokonania zgłoszenia rejestracyjnego nie stosuje się wyłącznie do:

„podmiotów zużywających, określonych w art. 2 ust. 1 pkt 22 lit. a, które wyroby energetyczne, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 1, odbierają bezpośrednio do zbiornika na stałe zamontowanego na statku powietrznym;”

3. Jednocześnie wnosimy o zapewnienie możliwości weryfikowania statusu podmiotów zużywających zarejestrowanych na akcyzę w Centralnym Rejestrze Podmiotów Akcyzowych na ogólnodostępnej platformie/wyszukiwarce, co umożliwiłoby weryfikowanie statusu rejestracji podmiotu odbierającego przed wydaniem paliwa lotniczego.

V. Dorejestrowanie w Systemie wydań paliw lotniczych

1. Zgodnie z propozycją projektu w art. 46a ust. 2 wprowadzona zostaje możliwość tzw. dorejestrowania wydań paliw lotniczych w okolicznościach wskazanych w tym przepisie w postaci przesłanego do Systemu „niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 5 dni (...) projektu e-DD”. Z uzyskanych ustnych informacji wynika, iż w takiej sytuacji nie będzie konieczne sporządzenie do takiego projektu e-DD raportu odbioru. Mając na względzie, iż taka reguła nie wynika z przedstawionego projektu, wnosimy w celu wyeliminowania wszelkich wątpliwości zamiast wykreślenia art. 46k zmodyfikowanie jego brzmienia na następujące: „Art. 46k. W przypadku, o którym mowa w art. 46a ust. 2, podmiot wysyłający nie ma obowiązku sporządzenia projektu raportu odbioru w Systemie.”
2. Analogiczna reguła polegająca na dorejestrowaniu w Systemie powinna obowiązywać w przypadku mających miejsce zwroty paliw lotniczych od podmiotów zużywających, tzw. roztankowań paliw lotniczych. W związku z powyższym wnosimy o dodanie w art. 46a po ust. 2 ust. 2a w brzmieniu: „2a. W przypadkach o których mowa w art. 46a ust. 1 pkt 1 lit. d i lit. f, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.”
3. Z brzmienia art. 46a ust. 2 nie wynika, czy projekt e-DD będzie miał charakter pojedynczego e-DD, czy też tzw. zbiorczego i wówczas obejmowałby wszystkie wydania wykonywane w danym dniu ze zbiornika/cysterny, z tego względu rekomendujemy w celu raportowania do Systemu wyłącznie wydań z zastosowaniem zwolnienia z akcyzy, aby System umożliwiał zarówno tworzenie projektu e-DD dla pojedynczych wydań jak i wielu wydań łącznie (tzw. zbiorczy e-DD).

VI. Możliwość rozszerzenia składu podatkowego prowadzonego dla paliw lotniczych o autocysterny

Projekt zmian w ustawie akcyzowej z dnia 12 września 2019 r. (numer w wykazie UD 557) wprowadza możliwość rozszerzenia składów podatkowych o jednostki pływające - bunkierki. Podobne rozwiązanie powinno zostać wprowadzone dla branży lotniczej. Przepisy ustawy akcyzowej powinny zapewniać także możliwość rozszerzenia składów podatkowych prowadzonych dla paliw lotniczych o autocysterny tankujące paliwa lotnicze na lotniskach. Obecnie w celu zapewnienia właściwego ewidencjonowania paliw lotniczych wyprowadzanych ze składów podatkowych, podmioty prowadzące składy są zobligowane prowadzić także podmiot pośredniczący. Paliwo wyprowadzane ze składu podatkowego z zastosowaniem zwolnienia jedną autocysterną przemieszczane jest bowiem do nieokreślonej ilości podmiotów zużywających na płycie lotniska. Ponadto nie wszystkie wydania do samolotów następują z zastosowaniem zwolnienia od akcyzy. W celu zapewnienia raportowania (w zakresie ilości i danych podmiotu odbierającego) na moment wyprowadzenia z terenu składu podatkowego, wyprowadzenie jest wykonywane na rzecz podmiotu pośredniczącego. To powoduje niepotrzebne dodatkowe obowiązki związane z podwójnym prowadzeniem stanu magazynowego (w składzie podatkowym i podmiocie pośredniczącym), podwójne utrzymywanie zabezpieczenia akcyzowego, podwójne prowadzenie ewidencji akcyzowych oraz akt weryfikacyjnych. Wprowadzenie możliwości traktowania autocystern z paliwem lotniczym jako części składu podatkowego zlikwidowałoby dublowanie wskazanych powyżej obowiązków i umożliwiło wydawanie paliw lotniczych do podmiotów zużywających wprost ze składu podatkowego. Pragniemy wskazać, iż takie składy podatkowe zaopatrujące płytę lotniska nie zawsze położone są na terenie lotniska, czego przykładem jest największe lotnisko Chopina.

VII. Wprowadzenie wyłączenia spod SENT dla wyrobów akcyzowych zwolnionych od akcyzy przemieszczanych z zastosowaniem Systemu

Obecne rozwiązanie występujące w art. 3 ust. 6 pkt 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 2332 oraz z 2019 r. poz. 730, 1123 i 1556) powinno zostać rozszerzone o możliwość wyłączenia z systemu monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (SENT) dla przewozu towarów zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie przemieszczanych z zastosowaniem Systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 lit. b) ustawy akcyzowej. Towary te po

wprowadzeniu Systemu e-DD objęte będą monitorowaniem i kontrolą w ramach Systemu EMCSPL2. Nie ma potrzeby dublowania obowiązków po stronie podatników i generowania podwójnych kosztów związanych z obsługą jędnego przemieszczenia w dwóch systemach. Dodatkowo konieczność uzyskania dwóch akceptacji w dwóch różnych systemach może niepotrzebnie wydłużyć czas niezbędny do rozpoczęcia transportu.

W związku z powyższym rekomendujemy, wprowadzenie w art. 4 projektu pkt 1 mówiącego o dodaniu w ww. ustawie art. 3 ust. 6 pkt 4 w brzmienia:

„4) przemieszczanych z zastosowaniem systemu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 lit. b) ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie.”

VIII. Zwrot opłaty paliwowej

Art. 46p ustawy akcyzowej przewiduje tryb zwrotu podatku akcyzowego, w sytuacji gdy akcyza została zapłacona w związku ze sporządzeniem raportu odbioru po upływie terminu na zakończenie przemieszczenia z zastosowaniem Systemu. Analogiczna regulacja powinna zostać wdrożona dla opłaty paliwowej, która jest regulowana razem z podatkiem akcyzowym w tych sytuacjach. Obecnie obowiązujące przepisy przewidują tylko zwrot podatku akcyzowego. To powoduje, iż płacona opłata paliwowa w związku z nieterminowym sporządzeniem raportu odbioru po upływie terminu na zakończenie przemieszczenia z zastosowaniem Systemu nie może być przedmiotem zwrotu.


Wyrażamy nadzieję, że wskazane powyżej rekomendowane rozwiązania spotkają się z Państwa przychylnym rozpatrzeniem podczas wprowadzanych zmian legislacyjnych. Ze swojej strony pragniemy zapewnić, iż deklarujemy gotowość dalszych uzgodnień oraz pomoc w zrozumieniu specyficznych potrzeb związanych z wydaniem paliwa zwolnionego od akcyzy w branży lotniczej.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	KRS
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
Waldemar Mazurek Mariola Frukacz	24 października 2019 r.	 ORIEN Aviation Waldemar Mazurek Członek Zarządu

G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAN

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia

..... Waldemar Mazurek
(podpis) Prezes Zarządu


ORIEN Aviation
Mariola Frukacz
(podpis) Członek Zarządu

* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbgingowej 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 lobbingskiej 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 lobbingskiej 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.