

UZASADNIENIE

Przedkładany projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo celne oraz ustawy o podatku akcyzowym zmienia ustawę z dnia 19 marca 2004 r. – *Prawo celne* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1880, z późn.zm.) oraz ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o *podatku akcyzowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 43, z późn.zm.).

Celem projektu jest uszczelnienie systemu celnego i podatkowego poprzez wprowadzenie ograniczeń w ilości paliwa przywożonego w standardowych zbiornikach pojazdów samochodowych ze zwolnieniem z należności celnych przywozowych i akcyzy.

Zmiany zaproponowane w art. 1 ust. 1 projektu ustawy mają na celu ograniczenie stosowania zwolnienia z należności celnych przywozowych w odniesieniu do obecnie obowiązujących regulacji w tym zakresie do ilości 200 litrów tak przywożonego paliwa z państw trzecich do Polski.

Do dnia 30 listopada 2008 r. obowiązywał art. 39 ustawy – Prawo celne, który stanowił, że „zwolnione od należności przywozowych są paliwa, o których mowa w art. 112 ust. 1 lit. a Rozporządzenia ustanawiającego wspólnotowy system zwolnień celnych, w ilości nieprzekraczającej:

- 1) 600 litrów, w przypadku paliwa przewożonego w standardowym zbiorniku handlowego pojazdu samochodowego służącego do odpłatnego lub nieodpłatnego przewozu więcej niż dziewięciu osób włącznie z kierowcą,
- 2) 200 litrów, w przypadku paliwa przewożonego w standardowym zbiorniku handlowego pojazdu samochodowego innego niż wymieniony w pkt 1,
- 3) 200 litrów paliwa przewożonego w standardowym zbiorniku pojemnika specjalnego przeznaczenia

chyba, że umowy międzynarodowe stanowią inaczej”.

W dniu 1 grudnia 2008 r. wyżej cytowany art. 39 ustawy – Prawo celne został uchylony ustawą z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy – Prawo celne oraz ustawy – Kodeks karny skarbowy (Dz. U. poz. 1355).

Aktualnie zwolnieniu z należności celnych przywozowych podlega paliwo przewożone w standardowych zbiornikach pojazdów, zgodnie z art. 107-111 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009 z dnia 16 listopada 2009 r. ustanawiającego wspólnotowy system zwolnień celnych (Dz. Urz. L 324//23 z 10.12.2009). Przepisy prawa celnego nie ustanawiają

obecnie ograniczeń ilościowych dla potrzeb stosowania zwolnień celnych paliw przewożonych w standardowych zbiornikach pojazdów samochodowych.

Zaproponowana w art. 1 ust. 1 projektu ustawy zmiana przewiduje wprowadzenie ograniczenia ilości paliwa, które może być przywożone do Polski z państw trzecich w standardowych zbiornikach pojazdów samochodowych ze zwolnieniem z należności celnych przywozowych do ilości 200 litrów w przypadku paliwa wwożonego w zbiorniku handlowego pojazdu mechanicznego oraz pojemnika specjalnego przeznaczenia.

Przepisy unijne przewidują uprawnienie dla państw członkowskich do wprowadzenia ograniczeń w ilości zwalnianego z należności celnych przywozowych paliwa przewożonego w standardowych zbiornikach pojazdów mechanicznych oraz pojemników specjalnego przeznaczenia. Podstawę prawną wprowadzenia takich ograniczeń stanowi art. 108 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009 z dnia 16 listopada 2009 r. ustanawiającego wspólnotowy system zwolnień celnych.

Zastrzeżenie, iż ograniczenia w ilości paliw zwalnianych z należności przywozowych nie obowiązują w sytuacji, jeżeli postanowienia umów międzynarodowych w tym zakresie stanowią inaczej (tak jak to miało miejsce przed 1 grudnia 2008 r.) wiąże się z koniecznością przestrzegania wiążących Polskę umów międzynarodowych, w tym przypadku bilateralnych umów o międzynarodowych przewozach drogowych zawartych przez Polskę w szczególności z krajami, które po 1 maja 2004 r. nie stały się członkami Unii Europejskiej.

Zmiana zaproponowana w art. 1 ust. 2 projektu ustawy ma na celu wskazanie w przepisach celnych takiego samego sposobu naliczania i poboru odsetek pobieranych od należności celnych, jaki obowiązuje na mocy regulacji określających pobór odsetek za zwłokę od zaległości podatkowych zawartych w ustawie – Ordynacja podatkowa, co dodatkowo zagwarantuje jednolitość sposobu naliczania i poboru tych dwóch rodzajów odsetek pobieranych od należności importowych.

Co do zasady regulacja w zakresie odsetek od należności celnych zawarta jest w art. 114 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 269 z 10.10.2013, str. 1, z późn. zm.). Przepis unijny reguluje wprost przypadki, w których naliczane są odsetki za zwłokę, okresy, za które są one naliczane, stawkę według której powinny być naliczone oraz sytuacje, w których odsetki te nie są naliczane. Krajowe przepisy prawa celnego w art. 65 ust. 3 ustawy – Prawo celne określają dodatkowo, iż do ustalania stawki odsetek za zwłokę stosuje się stopę referencyjną ustalaną zgodnie z przepisami o Narodowym Banku Polskim.

Do dnia wejścia w życie unijnego kodeksu celnego, tj. do dnia 1 maja 2016 r., zgodnie z art. 65 ust. 6 ustawy – Prawo celne (w brzmieniu obowiązującym przed 1 maja 2016 r.), do poboru odsetek od należności celnych były stosowane wszystkie zasady, jakie obowiązywały dla odsetek od zaległości podatkowych, m.in. regulacje określające przypadki, w których odsetki nie są naliczane, zasada obliczania odsetek przez podatnika i wpłacania ich bez wezwania organu podatkowego, zasada rozliczania dokonanych wpłat proporcjonalnie na zaległość główną i odsetki oraz wzór naliczania odsetek.

W związku z tym, iż od dnia wejścia w życie unijnego kodeksu celnego wysokość i zasady poboru odsetek, w tym przypadki, w których nie są one pobierane, reguluje prawo unijne, przepis art. 65 ust. 6 ustawy – Prawo celne został uchylony.

Pomimo uchylenia ww. przepisu obowiązujące dotychczas zasady obliczania odsetek przez podatnika i wpłacania ich bez wezwania organu podatkowego, rozliczania dokonanych wpłat proporcjonalnie na zaległość główną i odsetki oraz wzór naliczania odsetek są nadal stosowane do odsetek od należności celnych. W praktyce bowiem stosowanie w tym zakresie jednolitych zasad zarówno do odsetek od zaległości podatkowych z tytułu importu jak i odsetek od należności celnych jest korzystne i stanowi ułatwienie zarówno dla podmiotów jak i organów celno-skarbowych.

Stosowanie w ww. zakresie jednolitych zasad, zarówno do odsetek od należności celnych jak i odsetek od zaległości podatkowych z tytułu importu, przewiduje także funkcjonujący w Krajowej Administracji Skarbowej system informatyczny ZEFIR2, stworzony do rozliczania, m.in. należności celnych i podatkowych z tytułu importu towarów.

Proponowana w art. 1 ust. 2 projektu ustawy regulacja nie pogarsza zatem sytuacji podatników, ale sankcjonuje utrzymującą się praktykę oraz usuwa ewentualne wątpliwości co do zakresu bezpośredniego działania przepisów unijnego kodeksu celnego oraz krajowego prawa celnego w kwestii sposobu obliczania i rozliczania odsetek od należności celnych.

Zaproponowana w art. 2 projektu ustawy zmiana przewiduje wprowadzenie ograniczenia ilości paliwa, które może być przywożone do Polski z państw trzecich w standardowych zbiornikach pojazdów silnikowych ze zwolnieniem z akcyzy do ilości 200 litrów w przypadku paliwa wwożonego w zbiorniku handlowego pojazdu silnikowego.

Zgodnie z art. 35 ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym zwolnieniu od akcyzy podlega import paliw silnikowych przewożonych w standardowych zbiornikach:

- pojazdów silnikowych, w ilości nieprzekraczającej 600 litrów na pojazd,
- pojemników specjalnego przeznaczenia, w ilości nieprzekraczającej 200 litrów na pojemnik.

Zaproponowana w art. 2 projektu ustawy zmiana ma na celu ujednoczenie norm ilościowych paliw mogących być przedmiotem zwolnienia zarówno z należności celnych przywozowych, jak i akcyzy, a co za tym idzie wprowadzenie niezbędnej spójności pomiędzy przepisami celnymi i podatkowymi.

I w tym przypadku zastrzeżenie, iż ograniczenia w ilości paliw zwalnianych z akcyzy nie obowiązują w sytuacji, jeżeli postanowienia umów międzynarodowych w tym zakresie stanowią inaczej, wiąże się z koniecznością przestrzegania wiążących Polskę umów międzynarodowych, w tym przypadku bilateralnych umów o międzynarodowych przewozach drogowych zawartych przez Polskę w szczególności z krajami, które po 1 maja 2004 r. nie stały się członkami Unii Europejskiej.

Wprowadzenie proponowanych zmian przyczyni się do zwiększenia wpływów budżetowych z tytułu akcyzy i opłaty paliwowej. Limit na poziomie 200 l nie pozbawia firm transportowych możliwości realizacji przewozu, a równocześnie uwzględnia oczekiwania polskich producentów i dystrybutorów paliw. Zmniejszenie limitu stanowić będzie ochronę polskiego rynku paliw oraz polskich firm transportowych przed napływem taniego paliwa sprowadzanego z państw trzecich - głównie Białorusi i Rosji oraz zwiększenie konkurencyjności na rynku transportu drogowego.

Projekt ustawy wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców będących producentami i dystrybutorami paliw oraz na rynek transportu drogowego. Zgodnie z danymi Instytutu Transportu Samochodowego z 2016 r. w roku 2015 wśród przedsiębiorstw międzynarodowego zarobkowego transportu samochodowego mikro i małe przedsiębiorstwa (posiadające od 1 do 10 pojazdów) stanowiły 87,86 %, średnie przedsiębiorstwa (posiadające od 11 do 50 pojazdów) stanowiły 10,98 %, natomiast duże (posiadające 51 i więcej pojazdów) stanowiły 1,16 %. Przewiduje się, że właściciele przedsiębiorstw transportowych będą mieli do dyspozycji mniejszą ilość paliwa, co w przypadku obowiązywania projektowanej regulacji w całym 2018 r. stanowiłoby równowartość kwoty ok. 339 mln zł. Szacuje się więc, że od planowanego dnia wejścia w życie projektowanej zmiany w 2018 r. właściciele przedsiębiorstw transportowych będą mieli do dyspozycji mniejszą ilość paliwa, co stanowi równowartość kwoty ok. 197,8 mln. zł. Przewiduje się jednak poprawę sytuacji legalnie działających podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu międzynarodowego poprzez wyeliminowanie nieuczciwej konkurencji.

Wprowadzenie proponowanego rozwiązania zwiększy dochody budżetu państwa i przyczyni się do ochrony interesów krajowych i unijnych producentów paliw.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej. Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie 1 czerwca 2018 r.

Projektowana ustawa nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie podlega procedurze notyfikacji, zgodnie z trybem określonym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) tekst projektu z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.