

Warszawa, 5 września 2022 r.
KL/336/168/ASW/2022

Pan
Artur Soboń
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Finansów

Szanowny Panie Ministrze,

w nawiązaniu do zawiadomienia z dnia 22 sierpnia 2022 r., znak sprawy DAG6.8100.4.2022, o konsultacjach społecznych projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw, przekazuję uwagi Konfederacji Lewiatan.

Z poważaniem,



Maciej Witucki
Prezydent Konfederacji Lewiatan

Załącznik:

Uwagi Konfederacji Lewiatan do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw.



Uwagi Konfederacji Lewiatan do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw.

1. Pojazdy przeznaczone do celów badawczych i rozwojowych.

Obecne przepisy ustawy o podatku akcyzowym wymagają doprecyzowania w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych do badań i jazd testowych. Konieczne jest przeformułowanie art. 100 ust. 4 ustawy tak, aby jednoznacznie wskazywał on, że pojazdy przeznaczone do celów badawczych realizowanych przez firmy badawcze, nie są samochodami osobowymi w rozumieniu przepisów ustawy o podatku akcyzowym. Brak precyzji w przepisach ustawy o podatku akcyzowym pozostawia zbyt szeroki margines dla interpretacji tych przepisów przez administrację skarbową, co wprowadza niepewność i zakłócenia w działalności badawczo - rozwojowej. W przypadku skrajnej wykładni przepisów, podmioty badawcze, które jedynie testują pojazdy, zmuszone byłyby do uiszczenia podatku akcyzowego od każdego pojazdu testowego. W tym scenariuszu koszty, jakie musiałyby ponieść firmy, wykluczałyby prowadzenie takiej działalności badawczo-rozwojowej w Polsce. Przepisy ustawy o podatku akcyzowym są przeszkodą na drodze Polski do zajęcia wiodącej pozycji na światowym rynku segmentu B + R motoryzacji. Dlatego proponujemy zmienić tę sytuację doprecyzowując definicję samochodu osobowego przyjętą w ustawie o podatku akcyzowym w art. 100 ust. 4 poprzez uzupełnienie definicji samochodu osobowego, wskazując, iż pojazd samochodowy zarejestrowany profesjonalnie w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym nie jest samochodem osobowym w myśl przepisów ustawy o podatku akcyzowym. Doprecyzowanie jest konieczne z uwagi na to iż:

- przewóz osób nie jest zasadniczym przeznaczeniem pojazdów testowych, są one mobilną platformą testową przeznaczoną do badań i testów;
- używanie pojazdów do celów testowych nie jest konsumpcją warunkującą opodatkowanie akcyzą;
- podmioty testujące nie nabywają prawa do rozporządzania tymi pojazdami jak właściciel;
- rejestracja samochodu osobowego w rozumieniu ustawy o podatku akcyzowym nie jest tożsama z rejestracją profesjonalną.

Proponujemy zatem poniższe brzmienie art.100 ust. 4 ustawy o podatku akcyzowym:

„Samochody osobowe są to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN 8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, inne niż objęte pozycją 8702, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, z wyłączeniem pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów, które zgodnie z Prawem o ruchu drogowym zostały zarejestrowane profesjonalnie albo nie wymagają rejestracji albo są przeznaczone do celów badawczych realizowanych przez firmę badawczą.”

Proponowane rozwiązanie wprowadza uzupełnienie i doprecyzowanie definicji samochodu osobowego na gruncie ustawy akcyzowej. Wyłącza spod regulacji akcyzowych pojazdy, które zostały zarejestrowane profesjonalnie i zasadniczo nie powinny być traktowane jako przeznaczone do przewozu osób. Jednocześnie zmiany nie wprowadzają ryzyka w postaci unikania opodatkowania, ponieważ rejestracja profesjonalna nie stanowi formy alternatywnej dla standardowej rejestracji pojazdu. Niemniej jednak, zmiana definicji wydaje się być rozwiązaniem najprostszym i neutralnym (a być może nawet - korzystnym) pod kątem obciążeń administracyjnych.

Oczekiwany efektem proponowanych zmian jest wyeliminowanie większości wątpliwości interpretacyjnych wynikających z obecnej treści przepisu art. 100 ust. 4 ustawy o podatku akcyzowym, definiującego samochody osobowe. Zmiana spowoduje, że te spośród sprowadzanych na terytorium RP pojazdów, które zostaną zarejestrowane profesjonalnie, nie będą podlegać pod przepisy akcyzowe i tym samym nie będą podlegały opodatkowaniu akcyzą. Proponowane rozwiązanie ułatwi działalność podmiotów wykorzystujących samochody osobowe m.in. do celów badawczych. W obecnej sytuacji prawnej, ich działalność obarczona jest dodatkowymi obowiązkami administracyjno-podatkowymi w związku z opodatkowaniem akcyzą wybranych czynności w stosunku do samochodów osobowych. Nieostra definicja samochodu osobowego przy jednoczesnym braku regulacji jednoznacznie zwalniających samochody osobowe przeznaczone do celów badawczych z podatku akcyzowego nakłada na polskich przedsiębiorców dodatkowe obowiązki administracyjno-podatkowe, tym samym zmniejszając ich konkurencyjność w stosunku do podmiotów działających na rynkach posiadających podobne regulacje. Zmiany pozwolą też określić kierunek interpretacyjny dla zdefiniowania przeznaczenia pojazdu - jak wskazuje art. 80s ustawy prawo o ruchu drogowym, profesjonalny dowód rejestracyjny wraz z profesjonalnymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi może zostać wydany dla pojazdu samochodowego w celu wykonywania jazd testowych tymi pojazdami w ramach działalności gospodarczej. Istotnym przy tym jest, iż na gruncie ustawy prawo o ruchu drogowym pojęcie samochodu definiowane jest znacznie szerzej niż w przepisach akcyzowych, tj. jako pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h. W myśl przyjętego założenia projektowane rozwiązanie ma stanowić "uzupełnienie" definicji samochodu osobowego. Przy rzeczonym założeniu, podjęte działania nie będą więc wprowadzać zmiany definicji pojazdu samochodowego na gruncie regulacji akcyzowych, a pozwolą uznać, iż zmiana przepisów jest jedynie doprecyzowaniem nieostrego fragmentu definicji odnoszącego się do przeznaczenia pojazdu. Możliwym rozwiązaniem powyższego problemu jest więc doprecyzowanie obecnie funkcjonującej definicji samochodu osobowego przykładowo w postaci dodania fragmentu o treści zgodnie, z którą samochód zarejestrowany profesjonalnie w rozumieniu przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym nie stanowi samochodu osobowego w rozumieniu przepisów ustawy akcyzowej. Wskazane rozwiązanie jest bezpieczne dla Skarbu Państwa i nie niesie ze sobą ryzyka podatkowych w postaci unikania opodatkowania akcyzą samochodów osobowych na terytorium RP. Wynika to z faktu, iż proponowane doprecyzowanie definicji oparte

zostało o instytucję rejestracji profesjonalnej, która obwarowana jest szeregiem obowiązków i ograniczeń na gruncie ustawy prawo o ruchu drogowym, takich jak:

- ograniczenia co do rodzaju działalności gospodarczej, uprawniającej do rejestracji pojazdów w sposób profesjonalny, jedynie przedsiębiorcy wykonujący określony rodzaj działalności (produkcja, dystrybucja lub badanie pojazdów) mogą ją stosować;
- określone wymagania wobec kierowców prowadzących pojazdy zarejestrowane w sposób profesjonalny;
- konieczność uzyskania decyzji starosty właściwego ze względu na siedzibę albo oddział podmiotu uprawnionego do stosowania rejestracji profesjonalnej;
- obowiązek prowadzenia wykazu pojazdów używanych przez przedsiębiorcę w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i zalegalizowanych profesjonalnych tablic.

Rejestracja profesjonalna nie jest więc formą alternatywą dla standardowej rejestracji pojazdu.

Należy również zwrócić uwagę na rozwiązania stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej, które są różne. Wynika to z faktu, iż opodatkowanie samochodów osobowych podatkiem akcyzowym nie wynika z regulacji europejskich - kraje członkowskie mają tutaj swobodę kształtowania opodatkowania. W wielu krajach Europy Środkowo-Wschodniej, w tym państwach członkowskich UE (Czechy, Słowacja, Litwa, Łotwa, Estonia oraz Słowenia) samochody osobowe, w ogóle nie podlegają opodatkowaniu podatkiem akcyzowym. Pragniemy podkreślić iż podmioty z branży B+R, zajmujące się m.in. działalnością badawczą w obszarach takich jak np. rozwój systemów bezpieczeństwa do samochodów osobowych zatrudniają wysoce wykwalifikowanych specjalistów. Większość pracowników tego typu podmiotów posiada wykształcenie techniczne i na co dzień zajmuje się sprawami o takim właśnie charakterze. Zgodnie z danymi prezentowanymi w Raporcie Branży Motoryzacyjnej w Polsce (2021-2022) zatrudnienie w segmencie badawczo rozwojowym wynosiło ogółem 4434 stanowiska pracy dla osób zajmujących się działalnością badawczo-rozwojową, z czego 2836 stanowili badacze, 1342 technicy, a 256 pozostały personel pomocniczy. W chwili obecnej ten typ działalności obarczony jest dodatkowymi obowiązkami administracyjno-podatkowymi. Wynika to z faktu, iż testowane przez takie podmioty maszyny są w obecnej praktyce urzędów uznawane za samochody osobowe podlegające opodatkowaniu akcyzą. Należy przy tym zauważyć, że oprócz samego zwiększenia kosztów, fakt ten wpływa również na występowanie dodatkowych obowiązków administracyjnych związanych z potrzebą rozliczania akcyzy, składania deklaracji itd. Ciężko jest precyzyjnie określić, ile czasu zajmuje tego typu podmiotom bieżąca obsługa zobowiązań, wynikających z objęcia używanych przez nie samochodów podatkiem akcyzowym, niemniej z pewnością jest to dodatkowa uciążliwość administracyjna, której zdjęcie stanowczo odciąży branżę, tym samym czyniąc ją bardziej konkurencyjną w stosunku do krajów, w których samochody osobowe w ogóle nie podlegają podatkowi akcyzowemu. Przeprowadzanie badań i testów, w tym testów systemów bezpieczeństwa do samochodów osobowych jest niezbędne dla rozwoju technologii zapewniającej bezpieczeństwo

uczestnikom ruchu drogowego. Skuteczność takich testów uzależniona jest m.in. od okoliczności, w których są przeprowadzane. W celu prawidłowego zbadania funkcjonowania danej technologii czy wynalazku konieczne jest przeprowadzenie testów na „żywym organizmie” w tym przypadku maszynie – samochodzie osobowym. Zmniejszenie obciążeń w postaci podatku akcyzowego dla samochodów osobowych używanych podczas testów, przełoży się na zmniejszenie kosztów przeprowadzania takich testów. Tym samym umożliwi przeprowadzanie ich w większej ilości, co z kolei wpłynie na rozwój technologii, w tym systemów bezpieczeństwa. Powyższe bezpośrednio wpłynie na bezpieczeństwo Polaków przyspieszając oraz udoskonalając funkcjonujące w samochodach zabezpieczenia pozwalające ograniczać ilość i śmiertelność wypadków samochodowych. Akcyza nie jest podatkiem powszechnym, stanowi ona tzw. podatek pośredni. Obłożenie akcyzą danych produktów ma w teorii spowodować, że zainteresowanie nimi się zmniejszy. Założenie to nie dotyczyło więc maszyn używanych m.in. do celów badawczych. Tego rodzaju samochody są rejestrowane profesjonalnie i w praktyce nie stanowią w ogóle dóbr konsumpcyjnych, są bowiem wykorzystywane jedynie na potrzeby badań i testów. Podmioty z branży B+R ponoszą wysokie koszty zatrudnienia wyspecjalizowanych pracowników oraz zakupu i utrzymania profesjonalnej aparatury i sprzętu. W chwili obecnej mogą być one dodatkowo obciążone podatkiem akcyzowym od pojazdów używanych do celów naukowych. Konieczność opodatkowywania rejestrowanych profesjonalnie samochodów osobowych, podatkiem akcyzowym, w praktyce oznacza zwiększenie kosztów dla użytkowników takich samochodów nawet 18,6% wartości samochodu. Specyfika branży B+R powoduje, iż nowoczesne technologie często jako pierwsze są wdrażane, a więc również testowane, w luksusowych, drogich samochodach, o pojemności silnika powyżej 2000 centymetrów sześciennych oznacza to, iż sama kwota akcyzy może wynieść kilkadziesiąt, a nawet kilkaset tysięcy złotych. W związku ze skalą przemysłu motoryzacyjnego w Polsce, a także faktem, iż zgodnie z danymi GUS na badania i rozwój przedsiębiorstwa z tej branży przeznaczyły w 2019 r. aż 917,7 mln zł, przewiduje się pozytywny wpływ na rynek pracy związany z rozwojem segmentu B+R, oraz branż powiązanych dzięki odciążeniu sektora o część zobowiązań, jakie proponuje niniejszy projekt. Zgodnie z danymi przedstawionymi w Raporcie Branży Motoryzacyjnej w Polsce (2021-2022), wartość aparatury naukowo-badawczej, jaką dysponują przedsiębiorstwa branży, została oszacowana na koniec 2019 r. na 272,4 mln zł a zatrudnienie w segmencie badawczo-rozwojowym ogółem wyniosło 5052 osób. W latach 2017-2019 aż 49,3% podmiotów branży wprowadziło innowacje produktowe bądź procesowe a 15,3% podmiotów wprowadziło tylko w tym okresie na rynek zupełnie nowe produkty. Okres pandemii przyniósł lekkie załamanie na rynku motoryzacyjnym, niemniej jak wskazują dane zawarte w Raporcie Branży Motoryzacyjnej w Polsce (2021-2022) niezależni producenci deklarują inwestycję w prace projektowe i rozwój nowych technologii na poziomie 8-10% własnych przychodów. W związku z tym, odciążenie tych podmiotów z części zobowiązań podatkowych powinno przełożyć się na wzrost wydatków na badania i rozwój a tym samym na zwiększenie zatrudnienia w tym sektorze. Rozwój rynku nowoczesnych technologii z pewnością przełoży się na spadek emisji szkodliwych pyłów i substancji pochodzących z sektora transportu. W chwili obecnej rynek motoryzacyjny dąży do jak największego ograniczenia ilości uwalnianych do atmosfery zanieczyszczeń i znaczna część prowadzonych

badania dotyczy tej właśnie kwestii. W efekcie rozwoju technologii związanej z branżą motoryzacyjną i ograniczeniem emisji szkodliwych substancji do atmosfery może rozwiązać się problem związany z zanieczyszczonym powietrzem w miastach i na obszarach gęsto zaludnionych. Uwolnienie rynku B+R z części zobowiązań podatkowych związanych z podatkiem akcyzowym od samochodów testowych przełoży się na rozwój rynku badań nad nowymi technologiami w motoryzacji. Branża B+R w Polsce stanowi niezwykle przyszłościową gałąź przemysłu motoryzacyjnego a zmiany wprowadzone przez nowelizację zwiększą jej konkurencyjność wobec innych państw, zwłaszcza tych, w których samochody osobowe w ogóle nie podlegają opodatkowaniu akcyzą.

2. Elektroniczne dokumenty dostawy.

Aktualnie przepisy dotyczące elektronicznych dokumentów dostawy w rozdziale 1a ustawy o podatku akcyzowym nie przewidują możliwości skorygowania wysłanego już e-DD. Wysłanie elektronicznego dokumentu dostawy zawierającego błędy mniejszej wagi jak np. błędy w numerze faktury, dacie faktury czy adresie nabywcy, które nie mają wpływu na możliwość identyfikacji transakcji sprzedaży na podstawie faktury i dokumentów dostawy. Możliwość skorygowania błędów mniejszej wagi pozwoliłoby na przekazywanie do organów podatkowych elektronicznych dokumentów dostawy zawierających prawidłowe dane. Kolejną kwestią związaną z możliwością skorygowania elektronicznych dokumentów dostawy są faktury korygujące wystawione po sporządzeniu i wysłaniu projektu e-DD dla wyrobów węglowych. W przypadku gdy wartość wyrobów węglowych po skorygowaniu za pomocą faktury korygującej będzie wyższa niż na fakturze pierwotnej, zdaniem Ministerstwa Finansów taka sytuacja powoduje brak możliwości zastosowania zwolnienia w stosunku do nadwyżki niewykazanej na fakturze pierwotnej. Poniżej fragment interpretacji indywidualnej o numerze 0111-KDIB3-3.4013.301.2021.1.MK potwierdzającej powyższe stanowisko „jak wskazano wyżej, ustawodawca w sposób jednoznaczny ustalił w przepisach maksymalny termin na sporządzenie projektu e-DD, tj. nie później niż do 16. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym sprzedano objęte zwolnieniem od akcyzy wyroby węglowe finalnemu nabywcy węglowemu. Równocześnie, przepisy nie przewidują możliwości korekt sporządzonych już e-DD, jak i sporządzenia dodatkowych projektów e-DD, uwzględniających korekty ilościowe powstałe już po dorejestrowaniu sprzedaży w systemie. Należy zatem stwierdzić, że jakkolwiek możliwe jest wystawienie faktur korygujących do sprzedaży wyrobów węglowych, tym niemniej uwzględnienie tych faktur korygujących przy dorejestrowaniu sprzedaży w systemie może mieć miejsce wyłącznie przed upływem terminu na sporządzenie e-DD, i o ile samego e-DD, odzwierciedlającego tą sprzedaż (objętą korektą) - jeszcze nie uzyskano. Przenosząc powyższe na grunt wątpliwości Spółki stwierdzić należy, że w sytuacji wystawienia faktur korygujących już po dorejestrowaniu sprzedaży w systemie (po wygenerowaniu e-DD) - Spółka nie ma obowiązku korygowania, ani wystawiania nowego e-DD na podstawie tych faktur korygujących. Jednocześnie jednak Organ nie podziela stanowiska Spółki, zgodnie z którym rozbieżności ilościowe pomiędzy danymi ujętymi w e-DD sporządzonym na podstawie faktury

pierwotnej, a danymi wynikającymi z wystawionych później faktur korygujących (na których widnieje rzeczywista ilość dostarczonych wyrobów węglowych) - nie mają wpływu na zwolnienie od akcyzy. Wprawdzie w sytuacji, gdy rzeczywista ilość sprzedanych wyrobów węglowych (wskazana na fakturze korygującej) będzie mniejsza niż wynikałoby to z pierwotnej faktury oraz wygenerowanego na jej podstawie e-DD - to całość dostarczonych przez Spółkę wyrobów węglowych faktycznie będzie mogła zostać objęta zwolnieniem od akcyzy. U Wnioskodawcy nie powstanie bowiem wówczas obowiązek podatkowy w stosunku do różnicy ilości wyrobów węglowych (gdyż całość faktycznie dostarczonych wyrobów węglowych ujęta była już na fakturze pierwotnej). Jednakże w przypadku, gdy dojdzie do stwierdzenia dostawy większej ilości wyrobów węglowych aniżeli wynikało to z pierwotnej faktury i sporządzonego na jej podstawie e-DD, nie będzie mogło wobec tej nadwyżki znaleźć zastosowanie zwolnienie od akcyzy. Jak wskazano wyżej, po upływie przewidzianego w ustawie terminu, ustawodawca nie dopuszcza możliwości sporządzenia projektu e-DD obejmującego korekty. W konsekwencji, nadwyżka dostarczonych wyrobów podlega opodatkowaniu akcyzą. Wobec bowiem tej nadwyżki nie może znaleźć zastosowanie zwolnienie, z uwagi na niespełnienie warunków do jego zastosowania. Organ przypomina ponownie, że czynnością podlegającą zwolnieniu jest sprzedaż wyrobów węglowych finalnemu nabywcy węglowemu. W tej sytuacji obowiązek podatkowy powstaje z dniem wydania wyrobów węglowych, w tym także przewoźnikowi. W przypadku gdy sprzedaż wyrobów węglowych jest potwierdzona fakturą, obowiązek podatkowy co do zasady powstaje z dniem wystawienia faktury, nie później niż w 7. dniu od dnia wydania wyrobów węglowych. Równocześnie warunkami zwolnienia wskazanymi w art. 31a ust. 3 pkt 1 lit. b są zarówno sporządzenie e-DD w ustawowym terminie, jak i uzyskanie oświadczenia finalnego nabywcy węglowego, że odebrane przez niego wyroby węglowe zostaną zużyte do celów uprawniających do zwolnienia, w ilości wskazanej na fakturze. W analizowanej sytuacji (pytanie oznaczone nr 4) - nie jest zatem możliwe spełnienie warunków do zastosowania zwolnienia względem nadwyżki dostarczonych wyrobów węglowych (ilości nie ujętej na fakturze pierwotnej i sporządzonym na jej podstawie e-DD). W konsekwencji, dostarczona większa ilość wyrobów węglowych (ponad ilość wskazaną na fakturze pierwotnej i sporządzonego na jej podstawie e-DD) podlega opodatkowaniu, z tytułu czynności określonej w art. 8 ust. 2 pkt 2 ustawy, tj. z tytułu dostarczenia wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie, jeżeli odbyło się ono bez zachowania warunków uprawniających do zastosowania zwolnienia od akcyzy". Podobne stanowisko zostało przedstawione w interpretacji indywidualnej o nr 0111-KDIB3-3.4013.103.2021.1.MK.

Z powyższego wynika, że podatnik po skorygowaniu faktury pierwotnej, gdy dostarczono większą ilość wyrobów węglowych niż wynikało to z faktury wystawionej przez Spółkę (np. w przypadku różnic we wskazaniach urządzeń pomiarowych w miejscu wysyłki oraz w miejscu odbioru wyrobów węglowych) nie ma prawa skorzystać ze zwolnienia, o którym mowa w art. 31a ust. 3 pkt 1 lit. b ustawy o podatku akcyzowym. Z perspektywy podatnika, takie stanowisko jest nieprawidłowe. Podatnik wystawiając fakturę pierwotną wskazuje prawidłowe dane, w tym wagę wyrobów węglowych. Na skutek różnic we wskazaniach urządzeń pomiarowych w miejscu wysyłki oraz w miejscu odbioru wyrobów węglowych, konieczne jest wystawienie faktury

korygującej zwiększającej wagę wyrobów węglowych. Zgodnie ze wskazanymi interpretacjami, podatnik jest zobowiązany do uiszczenia podatku akcyzowego od nadwyżki pomiędzy wartością wykazaną na fakturze pierwotnej oraz na fakturze korygującej. Podatnik po spełnieniu wymagań dla zastosowania zwolnienia od akcyzy, przewidzianych w art. 31a ust. 3 pkt 1 lit. b ustawy o podatku akcyzowym - w szczególności: (i) wygenerowanie e-DD w terminach przewidzianych w ustawie o podatku akcyzowym w terminach przewidzianych w tej ustawie; (ii) posiadanie oświadczenia nabywcy, o którym mowa w art. 31a ust. 3 pkt 1 lit. b tiret drugie ustawy o podatku akcyzowym, powinien otrzymać prawo do zastosowania zwolnienia od podatku akcyzowego w stosunku do całego wolumenu wyrobów węglowych, w tym wolumenu skorygowanego za pomocą faktury korygującej. Ewentualne różnice pomiędzy wartościami wskazanymi na fakturach korygujących a danymi ujętymi w wygenerowanym przez podatnika e-DD nie powinny mieć wpływu w tym przypadku na możliwość weryfikacji poprawności zastosowania zwolnienia od podatku akcyzowego. W trakcie ewentualnej kontroli organy będą mogły zidentyfikować każdą z realizowanych transakcji oraz precyzyjnie określić ilość wyrobów węglowych dostarczonych w zwolnieniu od akcyzy przez podatnika, każdy z wygenerowanych e-DD będzie bezpośrednio powiązany z fakturą, poprzez którą bezpośrednio będzie możliwe ewentualne powiązanie tej faktury z późniejszą fakturą korygującą. Tym samym ewentualne rozbieżności co do ilości dostarczonych wyrobów węglowych nie będą miały negatywnego wpływu na możliwość weryfikacji poprawności zastosowania zwolnienia od podatku akcyzowego przez Spółkę. Należy również wskazać, że rozbieżności pomiędzy wartościami wskazanymi na fakturach korygujących a danymi ujętymi w wygenerowanym przez podatnika e-DD są konsekwencją zasad generowania i obiegu elektronicznych dokumentów dostawy dotyczących sprzedaży wyrobów węglowych. Jak wskazano powyżej, podatnik nie ma możliwości korekty lub anulowania e-DD po wystawieniu faktur korygujących, co powoduje, że podatnik nie ma możliwości uniknąć powstawania rozbieżności. Powstałe rozbieżności są spowodowane zasadami funkcjonowania e-DD w systemie sprzedaży wyrobów węglowych, a nie wynikają z celowych działań sprzedawców lub nabywców wyrobów węglowych. Brak możliwości zastosowania zwolnienia z podatku akcyzowego na podstawie art. 31a ust. 3 pkt 1 lit. b ustawy o podatku akcyzowym ze względu na wprowadzone zasady funkcjonowania e-DD nie znajduje racjonalnego uzasadnienia. W związku z tym, rekomendujemy aby umożliwić skorygowanie sporządzonego i przesłanego e-DD w przypadku:

- a) błędów mniejszej wagi niemających wpływu na wolumen wyrobów węglowych,
- b) zmiany wolumenu wyrobów węglowych udokumentowanej fakturą korygującą.

Konieczna jest również modyfikacja przepisów ustawy o podatku akcyzowym tak aby zwolnienie wskazane w art. 31a ust. 3 pkt 1 lit. b ustawy o podatku akcyzowym obejmowało faktury korygujące wystawione po 16. dniu miesiąca następującego po miesiącu, w którym sprzedano objęte zwolnieniem od akcyzy wyroby węglowe finalnemu nabywcy węglowemu. Dzięki takim zmianom, podatnicy nie będą zobowiązani do ponoszenia ciężaru podatku akcyzowego powstałego na skutek zasad systemu funkcjonowania e-DD nieuwzględniających możliwości wystawienia faktur korygujących po terminie wysłania e-DD.

3. Energia elektryczna z odnawialnych źródeł energii.

Przepisy w zaproponowanym przez projektodawcę brzmieniu pozostawiają wątpliwości interpretacyjne co do kręgu podmiotowego, do którego są adresowane. Należy doprecyzować przepisy lub treść uzasadnienia poniżej projektowanych:

- art. 24 ust. 3 w brzmieniu: „Przepis ust. 1 pkt 3 nie ma zastosowania do podmiotu, o którym mowa w art. 16 ust. 7a pkt 1, który produkuje energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii.”
- art. 24e ust. 1b w brzmieniu: „Deklaracji, o której mowa w ust. 1, nie składa: 1) podmiot, o którym mowa w art. 16 ust. 7a pkt 1, który produkuje energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii
- art. 138h ust. 2 w brzmieniu: „Przepisy ust. 1 nie mają zastosowania do podmiotów, o których mowa w art. 16 ust. 7a pkt 1.”

Wątpliwości budzi kwestia czy brak obowiązku składania deklaracji oraz prowadzenia ewidencji ilościowej energii elektrycznej dotyczy wszystkich wytwórców energii, którzy produkuje energię elektryczną z odnawialnych źródeł energii (OZE) w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. z generatorów o łącznej mocy nieprzekraczającej 1 MW i zużywają część wyprodukowanej energii, a pozostałą część wprowadzają do sieci (nie są więc podatnikami z tytułu innych czynności, o których mowa w art. 9 ust. 1.)? Czy tylko grupy tych wytwórców, np. prosumentów?

W uzasadnieniu projektodawca wspomina generalnie wytwórców w instalacjach PV, ale już w OSR mowa jest tylko o prosumentach. Wydaje się jednak, że przepis w zaproponowanym kształcie obejmuje wszystkie małe instalacje OZE, tj. instalacje wykorzystujące różne technologie OZE, w przypadku których łączna moc zainstalowana w takiej instalacji nie przekracza 1 MW, pod warunkiem, że wytwórcy energii w tych instalacjach nie sprzedają energii nabywcom końcowym. Tak sformułowane uzasadnienie rozwiązałoby wątpliwości interpretacyjne co do ww. wymienionych przepisów.

4. Inne uwagi

Pragniemy zwrócić uwagę na potrzebę dołączenia kategorii beztytoniowych woreczków nikotynowych do ustawy o podatku akcyzowym i objęcie tej kategorii podatkiem z niską stawką kwotową liczoną od kg produktu. Aktualnie istnieje szczelna definicja saszetek nikotynowych, która została zaakceptowana przez całą branżę producentów mających wobec tej kategorii tożsame stanowisko. Należy mieć na uwadze korzyści takiego rozstrzygnięcia jak:

- zapewnienie budżetowi Państwa dochodów biorąc pod uwagę interes społeczny;

- stale wzrastające zainteresowanie tym produktem przez konsumentów wyrobów nikotynowych w Polsce, a co za tym idzie konieczność kontroli wielkości tej kategorii przez organy Państwa;
- konieczność zajęcia stanowiska przez Polskę w kontekście trwających prac nad Europejską Dyrektywą Tytoniową;
- regulacje rynku podatkiem akcyzowym z perspektywy polityki zdrowotnej Państwa Polskiego;
- konieczność harmonizacji prawa i zapewnienie równych zasad wszystkim uczestnikom rynku i nikotynowym produktom innowacyjnym;
- substytucyjność w stosunku do szeroko rozumianych wyrobów tytoniowych jako istotna przesłanka uzasadniająca opodatkowanie woreczków nikotynowych w Polsce podatkiem akcyzowym.

Beztytoniowe woreczki nikotynowe są powszechnie dostępne w sieciach detalicznych w całej Polsce, w tych samych, w których są już wyroby tytoniowe lub e-papierosy. Harmonizacji prawa zapewni równe zasady wszystkim uczestnikom rynku i nikotynowym produktom innowacyjnym a Państwu pozwoli regulować go zgodnie z jego polityką fiskalną i zdrowotną.

Zwracamy się zatem z prośbą o objęcie woreczków nikotynowych podatkiem akcyzowym z niską stawką kwotową liczoną od kg produktu i dołączenie stosownych zapisów do niniejszego projektu ustawy.

Konfederacja Lewiatan, KL/336/168/ASW/2022