

Warszawa, 15 czerwca 2023 r.  
KL/235/101/ASW/2023

Pan  
**Artur Soboń**  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Finansów

*Szanowny Panie Ministrze,*

W związku z trwającymi pracami nad propozycją dyrektywy Komisji Europejskiej VAT in Digital Age pragniemy przedstawić uwagi do ww. inicjatywy.

Z poważaniem



Maciej Witucki  
Prezydent Konfederacji Lewiatan

Załącznik:

Uwagi do propozycji dyrektywy Komisji Europejskiej VAT in Digital Age.

## Uwagi do propozycji dyrektywy Komisji Europejskiej VAT in Digital Age.

### 1. Przewozu osób w zakresie podatku VAT.

Według uzasadnienia Komisji przedstawionego w memorandum, "Branże transportu pasażerskiego i hotelarska zostały wyraźnie wskazane w badaniu jako sektory, w których nierówności w zakresie podatku VAT są najbardziej widoczne" oraz "Problemy te zostaną rozwiązane poprzez wprowadzenie modelu tzw. *deemed-supplier*, dzięki któremu platformy będą rozliczać podatek VAT od usługi świadczonej poprzez platformę, w przypadku gdy dostawca nie nalicza podatku VAT, co zapewni równe traktowanie sektorów cyfrowego oraz off-line w zakresie krótkoterminowego wynajmu miejsc noclegowych i transportu pasażerskiego."

Sądzymy, iż powyższa ocena jest bezzasadna. W sektorze przewozu osób nie ma bowiem sytuacji, w której licencjonowane podmioty świadczące usługi przewozu osób taksówką za pośrednictwem platform cyfrowych byłyby zwolnione z podatku VAT, podczas gdy te świadczące usługi za pośrednictwem innych środków kontaktu, byłyby zobowiązane do owego podatku. W Polsce wszystkie podmioty świadczące usługi przewozu osób taksówką posiadają stosowną licencję, niezależnie od tego, czy wykonują swoje usługi korzystając z pośrednictwa platform czy też nie. Podmioty świadczące usługi przewozu osób taksówką w Polsce podlegają przepisom krajowym. To, czy te podmioty znajdują pasażerów za pośrednictwem platform, czy też w inny sposób, nie ma nic wspólnego z tym, czy ich usługi są opodatkowane VAT. Zależy to głównie od poziomu ich przychodów. Propozycja zmian dyrektywy ma zatem na celu rozwiązanie problemu, który nie istnieje. Proponowany przepis nie tylko nie polepszyłby sytuacji, a wręcz skutkowałby nieuczciwą konkurencją między przejazdami rezerwowanymi przez telefon lub prosto z ulicy a tych za pośrednictwem środków cyfrowych (np. aplikacji). Byłoby to przejawem dyskryminacji wobec platform cyfrowych przez europejskie prawo podatkowe. Jest to sprzeczne z unijnymi celami dotyczącymi wspierania rozwoju sektora cyfrowego w Europie i zaszkodziłoby owym usługom, które umożliwiają dziesiątkom milionów obywateli dostęp do usług transportowych w efektywny i bezpieczny sposób. Powstałyby zatem nierówne warunki konkurencji między tymi samymi usługami, w zależności od sposobu ich rezerwacji. W istocie ten sam podmiot świadczący przewozy osób taksówką mógłby być zwolniony z podatku VAT w przypadku przyjęcia kursu z ulicy lub rezerwacji telefonicznej (oczywiście, gdy jego dochody byłyby poniżej progu rejestracji dla potrzeb VAT), podczas gdy taki sam przejazd zamówiony za pośrednictwem aplikacji zostałby dodatkowo opodatkowany.

Ponadto, proponowane zapisy mogłyby zaszkodzić podmiotom świadczącym przewozy osób taksówką, które do tej pory były zwolnione z podatku VAT ze względu na niski poziom dochodów. Platformy pośredniczące przy przewozie osób na terenie Unii Europejskiej w dużej mierze znajdują się na etapie rozwoju, na którym wciąż starają się osiągnąć rentowność prowadzonych przez siebie operacji. Dlatego też dodatkowe opodatkowanie skutkowałoby zwiększeniem prowizji nakładanej na przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób i tym samym zmniejszeniem ich dochodów. Innym potencjalnym efektem może być wzrost cen przewozów oferowanych za

pomocą aplikacji. Powyższe miałyby się z celem wprowadzenia ulg dla małych przedsiębiorców zwolnionych z rejestracji dla potrzeb VAT i tym samym zmniejszając konkurencyjność na rynku. Obecna propozycja przepisów uderzyłaby głównie w europejskie platformy, gdyż to właśnie z Europy wywodzi się większość pośredników przy przewozie osób działających na unijnym rynku. Pomimo, iż liczbowo jest ich najwięcej, to jednak podmioty spoza Europy są największymi, globalnymi graczami. To umożliwiłoby im łatwiejsze zniwelowanie dodatkowych kosztów wynikających z nałożenia podatku, bowiem olbrzymie korporacje są w stanie ponieść koszt dodatkowego VAT. To jeszcze bardziej utrudniłoby unijnym pośrednikom konkurowanie ze światowymi podmiotami.

Standardowo koszt podatku VAT jest ponoszony przez konsumenta końcowego (w tym przypadku pasażera) i pozostaje neutralny na wszystkich etapach dla podatnika prowadzącego działalność gospodarczą. W przypadku gdy przedsiębiorca nie jest płatnikiem VAT (ponieważ znajduje się poniżej progu rejestracji dla potrzeb VAT) nie ma prawa do odliczenia naliczonego podatku VAT, lecz nie musi odprowadzać podatku należnego. Proponowana reforma spowoduje, iż polscy przedsiębiorcy świadczący usługi przewozu osób taksówką niebędący płatnikami VAT poniosą koszt owego podatku dwukrotnie, ponieważ:

- Zostaną obciążeni przez platformy podatkiem VAT od usług pośrednictwa przejazdu (bez prawa do odliczenia podatku VAT).
- Z wysokim prawdopodobieństwem, dodatkowy VAT naliczony przez platformy (działające jako deemed-supplier), zostanie przeniesiony na owych przedsiębiorców, jeżeli nie byłby on poniesiony przez pasażera (ergo - wzrost kosztów przewozu).

## **2. Fakturowanie zbiorcze w transakcjach międzynarodowych.**

Projekt dyrektywy zmierza ku zniesieniu faktur zbiorczych w transakcjach międzynarodowych, które obejmują transakcje dokonywane w jednym miesiącu kalendarzowym. Przedsiębiorca będzie zobowiązany do wystawienia faktury każdorazowo po transakcji i zastąpienia jednego dokumentu kilkoma, bądź nawet setkami czy tysiącami faktur wystawionych temu samemu klientowi, za ten sam rodzaj usługi czy towaru.

Brak harmonizacji i potencjalne rozszerzenie na transakcje krajowe przez niektóre państwa członkowskie miałyby negatywny wpływ na liczne branże, w tym transport pasażerski. Pragniemy zwrócić uwagę na możliwe szkodliwe konsekwencje zniesienia możliwości stosowania faktur zbiorczych w transakcjach międzynarodowych. Wiele firm zainwestowało znaczne środki w rozwój modelu biznesowego i systemów informatycznych, tak by sprostać potrzebom klientów biznesowych, preferujących zagregowane faktury. Klient korzystający z takiej usługi, zamiast zbiorczego rozliczenia wszystkich usług na koniec miesiąca w postaci zagregowanej faktury, otrzymywałby dziesiątki faktur miesięcznie (a może łącznie nawet kilkaset). W oparciu o informacje zwrotne otrzymane od naszych usługobiorców, koszty obsługi księgowości i kontroli zgodności podatkowej znacznie wzrosną, jeśli owe faktury w transakcjach międzynarodowych, a być może i w obrocie krajowym niektórych krajów zostałyby zlikwidowane. Wprowadzenie przepisów w obecnym kształcie skutkowałoby znacznym obciążeniem dla firm, które chcą

rozwijać swoją działalność, muszą reagować na potrzeby klientów, dlatego szczerze wierzymy, że przepis ten zostanie zmieniony i przynajmniej niektóre sektory zostaną wyłączone z fakturowania każdorazowo po transakcji. Proponujemy, aby propozycja w tym zakresie została ponownie rozpatrzona na podstawie analizy uwag ze strony środowiska biznesowego.

***Konfederacja Lewiatan, KL/235/101/ASW/2023***