

Kamień Krajeński, dnia 25 października 2013 r.

**Stowarzyszenie Niezależnych  
Dealerów Samochodowych**  
ul. Strzelecka 3  
89-430 Kamień Krajeński  
KRS 0000466084  
e-mail: [izbagospodarcza@op.pl](mailto:izbagospodarcza@op.pl)

**Ministerstwo Gospodarki**  
**Departament Doskonalenia**  
**Regulacji Gospodarczych**  
Pl. Trzech Krzyży 3/5  
00-507 Warszawa  
[malgorzata.szuchnik@mg.gov.pl](mailto:malgorzata.szuchnik@mg.gov.pl)  
[michal.kwiatkowski@mg.gov.pl](mailto:michal.kwiatkowski@mg.gov.pl)

Dotyczy: projektu ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej z 02.10.2013 r.

*Szanowni Państwo,*

Mając na względzie przekazanie do konsultacji społecznych przez Ministra Gospodarki pismem z dnia 11.10.2013 r. (znak: DDR-III-0210-2/14/13, DDR/1887/13) projektu ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej z 02.10.2013 r. pragniemy podnieść co następuje:

W kwietniu tego roku powołaliśmy do życia Stowarzyszenie Niezależnych Dealerów Samochodowych, którego najważniejszym celem jest aktywna obrona osób pokrzywdzonych przez działania Służby Celnej w zakresie poboru podatku akcyzowego od pojazdów klasyfikowanych jako ciężarowe. Zrzeszamy obecnie około 50 przedsiębiorców, którzy prowadzą działalność gospodarczą w zakresie importu i sprzedaży pojazdów. Pragniemy także zaznaczyć, że zainteresowanych naszym działaniem jest także co najmniej 2 tys. podatników, w tym także wiele osób prywatnych, które na własny użytek dokonywały lub dokonują obecnie indywidualnego importu samochodów ciężarowych.

Zgodnie z otrzymanymi informacjami prasowymi, a także zamysłem przedmiotowej ustawy, ma ona ułatwiać prowadzenia działalności gospodarczej. Temu celowi ma służyć m.in. wprowadzenie nowelizacji obecnej ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 108, poz. 636 ze zm.) poprzez dodanie do jej treści Działu IA tj. wiążącej informacji akcyzowej. W naszej ocenie jednak proponowane w tym zakresie zmiany są skrajnie niekorzystne dla polskich przedsiębiorców oraz nie wprowadzają pożądanych rozwiązań prawnych, które pozwolą na zakończenie obecnych sporów podatkowych związanych z importem samochodów ciężarowych. Mało tego zwiększą się obciążenia finansowe polskich przedsiębiorców, którzy w sposób niezależny od oficjalnych importerów, trudnią się importem i sprzedaż pojazdów.



Analiza poszczególnych zapisów projektu ustawy wskazuje, że:

1) Zgodnie z art. 7d ust.1 projektu „Wiążąca informacja akcyzowa, zwana dalej „WIA”, jest dokumentem określającym klasyfikację taryfową według Nomenklatury Scalonej (CN) dla wyrobu akcyzowego, podlegających opodatkowaniu akcyzą, z wyłączeniem importu.”

- W naszej ocenie niezasadnym jest ograniczenia możliwości otrzymywania WIA tylko w zakresie pojazdów osobowych, a także z wyłączeniem importu. Obecnie niezależni importerzy pojazdów prowadzą kilkanaście tysięcy sporów podatkowych z Organami Służby Celnej, które dotyczą obciążania akcyzą pojazdów ciężarowych. Obawiamy się, że wąskie przyjęcie, że interpretację będzie można uzyskać wyłącznie dla samochodu osobowego zasadniczo ograniczy możliwość uzyskania ochrony prawnej w przypadku, dokonania importu samochodu ciężarowego klasyfikowanego do kodu CN 8704. Należy wprowadzić modyfikację przepisu zakładającą, że WIA będzie wydana w przypadku importu każdego pojazdu. Takie rozwiązanie utwierdzi każdego podatnika w przekonaniu, że podatek akcyzowy jest lub nie jest należny i będzie on mógł w każdym przypadku uzyskać ochronę prawną poprzez otrzymanie WIA.

2) Na mocy art. 7d ust.3 „WIA wiąże organy podatkowe jedynie wobec podmiotu, na rzecz którego została wydana, i tylko w odniesieniu do wyrobów akcyzowych i samochodów osobowych, wobec których czynności podlegające opodatkowaniu akcyzą zostały dokonane po dniu, w którym informacja została przez nie wydana.”

- Takie sformułowanie normy spowoduje, że podatnicy nie będą mogli używać WIA w zakresie obecnie toczących się sporów podatkowych, a także chronić transakcji, które miały już miejsce. Nadal będzie zachodzić obawa co do tego czy w przyszłości nie zostanie wszczęte postępowanie w celu odkreślenia wysokości akcyzy wraz z odsetkami nawet do 5 lat wstecz, nawet jeśli pojazd importowany będzie klasyfikowany jako zasadniczo przeznaczony do przewozu towarów (ciężarowy, klasyfikowany wg CN do pozycji 8704).

3) Art. 7e zakłada, że „WIA jest wydawana na wniosek i obejmuje tylko jeden wyrób akcyzowy albo jeden samochód osobowy.”

- Oznacza to, że nawet w przypadku wielu identycznych pojazdów, w stosunku do każdego będzie wszczynane niezależne postępowanie w celu wydania WIA. Takie uregulowanie w sposób radykalny utrudni działanie i zwiększy obciążenia biurokratyczne wobec

- \* przedsiębiorców zawodowo zajmujących się importem pojazdów.
- 4) W myśl art. 7f ust.1 i 2 „Wnioskodawca jest obowiązany do uiszczenia opłaty z tytułu przeprowadzonych badań lub analiz wyrobów akcyzowych albo samochodów osobowych, w przypadku gdy rozpatrzenie wniosku o wydanie WIA wymaga przeprowadzenia badania lub analizy. Badania lub analizy wyrobów akcyzowych i samochodów osobowych mogą być wykonywane przez laboratoria celne lub inne laboratoria, akredytowane zgodnie z odrębnymi przepisami, a także przez instytuty naukowe i badawcze dysponujące wyposażeniem niezbędnym dla danego rodzaju badań.”
- Zasady prawidłowej legislacji jednoznacznie wskazują, że w projekcie ustawy powinna znajdować się delegacja ustawowa określająca maksymalną stawkę proponowanej opłaty.
  - Obecnie funkcjonujące wiążące informacje taryfowe są całkowicie bezpłatne, a przedłożony projekt zakłada opłaty z tytułu badań i analiz wyrobów akcyzowych. Przy przyjęciu, jak powyżej wskazano, że każde postępowanie będzie dotyczyło jednego wyrobu lub jednego pojazdu zwiększy to zasadniczo obecne obciążenia finansowe przedsiębiorców.
  - Badania i analizy powinny być wykonywane tylko i wyłącznie przez niezależne laboratoria. Zatem nie mogą ich wykonywać laboratoria celne. W interesie Służby Celnej jest jak najczęstsze obciążanie podatników podatkiem akcyzowym, nawet w sytuacjach wątpliwych prawnie, na co wskazuje aktualna praktyka Organów Celných w wielu tysiącach postępowań prowadzonych obecnie z podatnikami w zakresie podatku akcyzowego od pojazdów.
- 5) Zgodnie z art. 7g ust.1 Wiążące Informacje Akcyzowe mają być wydawane „bez zbędnej zwłoki, jednak nie później niż w terminie 3 miesięcy od daty otrzymania wniosku o wydanie WIA.”
- W naszej ocenie taki okres oczekiwania, mając na względzie powszechne praktyki kupieckie w przypadku importu pojazdów, jest zdecydowanie zbyt długi.
- 6) Na mocy art. 7g ust.2 „WIA dla wyrobów akcyzowych i samochodów osobowych jest ważna przez okres 3 lat, licząc od daty jej wydania.”
- Przyjęty okres 3 letni jest zbyt krótki. Obecnie funkcjonujące wiążące informacje taryfowe są ważne 6 lat. Skrócenie tego okresu o połowę, spowoduje, że

przedsiębiorcy handlujący przez wiele lat takimi samymi towarami, będą zmuszeni „odnawiać” procedurę uzyskania WIA ponosząc przy tym koszty badań i analiz oraz narażać się o wiele częściej na skutki zmiany przyjętej uprzednio korzystnej dla nich interpretacji.

7) Na podstawie art. 7h „ Organ podatkowy wydaje decyzję o odmowie wydania WIA, jeżeli wnioski o wydanie WIA: 1) nie dotyczy wyrobu akcyzowego albo samochodu osobowego; 2) dotyczy wyrobu akcyzowego lub samochodu osobowego, dla którego na rzecz tego samego podmiotu wydano wiążącą informację taryfową (...)”

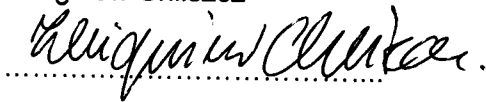
- Tak jak wskazano już na wstępie naszego pisma proponowana nowelizacja nie pozwoli na poprawę pewności interpretacji prawa w zakresie przedsiębiorców importujących pojazdy ciężarowe. Przedsiębiorca taki nawet jeśli wystąpi o interpretację to Organ podatkowy będzie obowiązany odmówić mu jej wydania, a tym samym nie uzyska zakładanej ochrony prawnej. Nie będzie zatem żadnej możliwości dla zabezpieczenia się przed wszczęciem postępowania podatkowego i zapłaty akcyzy nawet po wielu latach wraz z dodatkowymi konsekwencjami w postaci naliczenia odsetek nawet za 5 lat wstecz.

Mając na względzie powyższe uwagi uważamy, że projekt ustawy w obecnym kształcie nie przyczyni się żaden sposób do poprawy sytuacji niezależnych przedsiębiorców oraz osób importujących pojazdy. Trudno w tym zakresie uznać, że zmierza on do „ułatwienia prowadzenia działalności gospodarczej”.

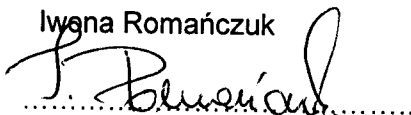
Wnosimy o uwzględnienie w tekście projektu naszych uwag, a także włączenie naszego Stowarzyszenia do ewentualnych dalszych konsultacji społecznych dotyczących jego treści.

Z poważaniem członkowie zarządu SNDS

Zbigniew Chliszcz



Iwona Romańczuk



Małgorzata Szpera

