

**Oświadczenie przekazane do publikacji
przez senatora Lecha Czerwińskiego,
nie wygłoszone w czasie 29. posiedzenia Senatu**

Niniejszym pragnę wskazać na dyskryminujące polskich armatorów przepisy prawne dotyczące obciążeń publiczno-prawnych (podatki, cła), powodujące istotne osłabienie pozycji przedsiębiorstwa PŻB na rynku międzynarodowych przewozów promowych. W obecnym stanie prawnym chodzi głównie o regulacje dotyczące podatku od towarów i usług w zakresie sprzedaży towarów i usług na promach, przepisy ustawy z dnia 23.04.1994 r. o metodach kształtowania wynagrodzeń i środków na wynagrodzenia przez podmioty gospodarcze oraz przepisy prawa celnego.

Problem podatku od towarów i usług w zakresie sprzedaży towarów i usług na promach po licznych interwencjach armatorów rozwiązany został jedynie w sposób połowiczny.

Początkowo minister finansów skierował do dyrektora Izby Skarbowych w Gdańsku, Koszalinie i Szczecinie pismo z 09.11.1993 r. (PPI-7205-350/93/OP), w którym wyraził prośbę o skierowanie zalecenia do urzędów skarbowych, aby te na podstawie przepisów ustawy z dnia 19.12.1990 r. o zobowiązaniach podatkowych podejmowały wnioski armatorów o odroczenie poboru podatku od towarów i usług poczynając od 05.07.1993 r. w odniesieniu do bieżącej sprzedaży na polskich promach obsługujących linie międzynarodowe, do czasu odpowiedniej zmiany rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 12.05.1993 r. w sprawie podatku od towarów i usług, umożliwiającej sprzedaż towarów na tych promach ze stawką 0% podatku VAT.

Fakt, iż pismo nie rozwiązało bezpośrednio problemu, przesuając decyzję na szczebel niższy jak również okoliczność, że pismo to skierowane zostało w kilka miesięcy po wejściu w życie ustawy o podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego, spowodowały że przedsiębiorstwo PŻB zapłaciło w 1993 r. kwotę 26.100.000.000 złotych tytułem tego podatku.

Także kolejne posunięcia Ministerstwa Finansów polegające na objęciu sprzedaży towarów na promach pasażersko-samochodowych stawką podatku od towarów i usług w wysokości 0% bez jednoczesnej kwalifikacji tej sprzedaży jako eksportu nie jest rozwiązaniem satysfakcjonującym armatorów. Przestał wprawdzie istnieć bezpośrednio problem podatku VAT od sprzedaży towarów (w tym także sprzedaży posiłków w ramach usług gastronomicznych), nie rozwiązano natomiast problemu innych usług świadczonych na promach.

Wyjaśniam, że usługi te świadczone są zarówno na rzecz osób krajowych, jak i zagranicznych, przy czym osoby krajowe za świadczone usługi mogą płacić zarówno w dewizach, jak i w złotych polskich. Nie jest – ze względów technicznych – możliwe ściśle rozgraniczenie świadczonych usług na rzecz osób krajowych i osób zagranicznych, a w związku z tym wyodrębnienie wpływów dewizowych od osób zagranicznych, które to wpływy mogłyby być traktowane jako eksport usług w oparciu o ogólną definicję eksportu usług.

Niezależnie od tego niezakwalifikowanie sprzedaży towarów i usług na promach jako eksportu towarów i usług w myśl przepisów o podatku od towarów i usług powoduje dalsze konsekwencje w zakresie obciążeń podatkowych. Chodzi tu o podatek zwany potocznie neopopiwką (art. 22 ustawy o metodach kształtowania wynagrodzeń...) oraz ograniczanie możliwości korzystania z ulg inwestycyjnych w zakresie podatku dochodowego (§ 5 ust. 2 w zw. z § i ust. 4 pkt 6 i 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25.01.1994 r. w sprawie odliczeń od dochodu wydatków inwestycyjnych oraz obniżek podatku dochodowego).

Niepotraktowanie sprzedaży towarów i usług na promach jako eksport, nawet gdy są one dokonywane na rzecz osób zagranicznych, powoduje, że przedsiębiorstwo PŻB nie może korzystać z tych postanowień.

Kolejną kwestią, której regulacja powoduje, iż PŻB SA postawiona jest w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z konkurencyjnymi armatorami zagranicznymi, jest problem cel z tytułu zaopatrzenia promów. Prawo celne w art. 14 ust. i pkt 20 wprowadza zwolnienie od cła dla wyposażenia oraz zapasów niezbędnych do eksploatacji środka przewozowego, w tym materiałów pędnych w zbiornikach paliwa wbudowanych fabrycznie na stałe do środka przewozowego oraz olejów i smarów. Następny pkt 21 tego artykułu ustanawia zwolnienie od cła rzeczy nabytych za granicą przez polskich przewoźników lub spedytorów, które są niezbędne do kontynuowania eksploatacji środka przewozowego za granicą.

Zakres tych zwolnień od samego początku obowiązywania ustawy budził poważne wątpliwości. Uprzednio, według przepisów prawa celnego z 1975 r., obowiązujących do 01.12.1989 r., zaopatrzenie statków w oleje nie było obciążone cłem, niezależnie od sposobu dostarczenia olejów na statek.

Obecnie kwestia ta jest wysoce problematyczna. Próby właściwego z ekonomicznego punktu widzenia odczytania wyżej przytoczonych postanowień, polegające na uznaniu, że wszelkie towary stanowiące wyposażenie statków, tj. urządzenia, części zamienne, narzędzia, materiały, oleje i chemikalia zwolnione są od cła, spotkały się z formalistyczną interpretacją urzędów celnych i NSA.

Odrzucono możliwość zwolnienia od cła towarów wprowadzanych do polskiego obszaru celnego w inny sposób niż poprzez wwiezienie statkiem, dla którego towar jest przeznaczony (tak wyrok NSA z dnia 14.04.1992r. sygn. IIISA1755/91 dot.: promu M/F „Heweliusz”). Jednocześnie ograniczono możliwość stosowania zezwolenia z art. 14 ust. i pkt 20 jedynie do towarów w ilościach niezbędnych do kontynuowania podróży, choć wymóg ten nie wynika z cytowanego przepisu mówiącego jedynie o eksploatacji środka przewozowego.

Zakwestionowana została także praktyka polegająca na wprowadzaniu bez cła towarów na zaopatrzenie statków podnoszących polską banderę ze składu celnego (*vide* m.in. pismo Prezesa NSA w Warszawie z 20.11.1992 r. do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w Warszawie). Argumentacja Prezesa NSA oparta jest na następujących przesłankach, z art. 8 pkt 5 prawa celnego wynika, że w odniesieniu do składów celnych (które w myśl art. 32 ust. 3 traktowane są jako zagranica) uważa się za zagranicę celną linię odgraniczającą skład celny od pozostałej części polskiego obszaru celnego.

Terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obejmuje także morskie wody i morze terytorialne (art.2 ustawy 21.03.1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej – Dziennik Ustaw nr 32 poz. 131). Tak więc wydanie w wyniku sprzedaży towarów ze składu celnego na statek bandery polskiej, znajdujący się na terytorium RP, oznacza przekroczenie przez te towary granicy celnej pomiędzy składem a polskim obszarem celnym. Przy każdym wydaniu towarów ze składu celnego i wprowadzeniu ich na polski obszar celny istnieje konieczność podjęcia – w myśl art. 67 prawa celnego – decyzji o dopuszczeniu do obrotu oraz o wymiarze należności celnych.

Jak widać, powyższa argumentacja całkowicie pomija jakiegokolwiek racje natury ekonomicznej. Oparta jest na formalistycznej wykładni przepisów określających granicę obszaru celnego.

Wydaje się, że jedynym rozwiązaniem wspomnianych problemów byłyby zmiany w ustawodawstwie. W związku z toczącymi się pracami nad nowelizacją prawa celnego PŻB SA zgłosiło propozycję zmiany przepisów art. 2 pkt 5 oraz art. 14 pkt 22 prawa celnego. Szczególnie ta pierwsza zmiana polegająca na uznaniu za granicę obszaru celnego burty promu lub statku w żegludze międzynarodowej stwarzałyby szanse na poprawienie konkurencyjności polskich promów wobec szeregu innych zagranicznych linii promowych, funkcjonujących na Bałtyku i w Cieśninach Duńskich.

Zdaję sobie sprawę, iż nowelizacja prawa celnego może okazać się procesem długotrwałym. W krótszym natomiast czasie możliwa byłaby, moim zdaniem, zmiana rozporządzenia ministra finansów z dnia 12.05.1993 r. w sprawie opodatkowania podatkiem od towarów i usług eksportu i importu niektórych usług (Dz.U. Nr 39 poz.175 z późniejszymi zmianami) polegająca na dodaniu do § 2 ust. i kolejnego punktu mówiącego o sprzedaży towarów i usług za dewizy pasażerom promów w komunikacji międzynarodowej. Zmiana ta rzutowałaby jednocześnie na zakres zobowiązań PŻB SA z tytułu tzw. neopopiwku oraz dawałaby możliwość szerszego korzystania z ulg inwestycyjnych w podatku dochodowym.

Wyrażam głębokie przekonanie, że wprowadzenie zmian idących w proponowanych kierunkach, byłoby zgodne z interesem nie tylko PŻB SA jako podmiotu gospodarczego, ale całej gospodarki morskiej. Zmiany te korespondowałyby z rozwiązaniami powszechnie przyjętymi w innych państwach, których armatorzy, mając znacznie mniejsze zobowiązania podatkowe i celne, mogą skutecznie konkurować z naszym przedsiębiorstwem PŻB.

Dłuższe utrzymanie wskazanych regulacji prawnych, zwłaszcza wobec formalistycznej, nie uwzględniającej ich ekonomicznego sensu interpretacji, może spowodować przyspieszenie procesu reflagingu polskiej floty, co jest zjawiskiem ze wszech miar niepożądanym z punktu widzenia interesów gospodarczych kraju.