

Roman Andrzejewski¹
Ireneusz Fechner²

Uwarunkowania możliwości rozwoju usług logistycznych w Polsce w ramach wymiany towarowej pomiędzy UE a innymi państwami

W cyklu artykułów dotyczących różnych aspektów funkcjonowania krajowych Wolnych Obszarów Celnych³ autorzy zwracali uwagę na tracone przez budżet państwa i przedsiębiorstwa korzyści z tytułu niewykorzystywania możliwości wsparcia legislacyjnego w obszarze poboru cła i podatku VAT od towarów wprowadzanych na obszar wspólnotowy przez polską granicę celną. Na podstawie informacji przedstawionych w przywołanych artykułach kilka instytucji, które uznały, że interes narodowy wymaga rozwiązania przedstawionego w nich problemu (Izba Celna w Poznaniu, Instytut Logistyki i Magazynowania, Wielkopolski Oddział Polskiego Towarzystwa Logistycznego, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Stowarzyszenie im. Eugeniusza Kwiatkowskiego) wystąpiło do Ministra Finansów z prośbą o wprowadzenie stosowych korekt w przepisach wykonawczych do ustawy o podatku od towarów i usług, które nie wymagają zmian ustawowych, zastrzeżonych jak wiadomo do kompetencji Sejmu RP.

Odpowiedź udzielona wnioskodawcom przez Ministerstwo Finansów pokazuje, że nadal nie dostrzega ono utraconych korzyści z tytułu braku możliwości reprezentowania przez przedstawiciela podatkowego podmiotu zagranicznego, wprowadzającego towar na obszar wspólnotowy przez Polskę. Departament Podatków od Towarów i Usług Ministerstwa Finansów uznał w tej kwestii za wystarczający zapis w §10 ust.1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 27 kwietnia 2004 roku w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 97, poz. 970 z późniejszymi zmianami). Z formalnego punktu widzenia w/w zapis wydaje

się ministerstwu satysfakcjonujący. W jego ocenie bowiem dotyczy zwolnienia od podatku importu towarów w przypadku, gdy miejscem przeznaczenia tych towarów jest terytorium państwa członkowskiego inne, niż terytorium kraju i wywóz z terytorium kraju przez importera tych towarów nastąpi w ramach wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów. Przedmiotowe zwolnienie stosuje się przy spełnieniu określonych przepisami warunków; między innymi obowiązuje ono gdy importer, który dokonuje wewnątrzwspólnotowej dostawy towaru, jest podatnikiem podatku zarejestrowanym jako podatnik VAT UE oraz podatnikiem podatku od wartości dodanej, zidentyfikowanym na potrzeby transakcji wewnątrzwspólnotowych na terytorium państwa członkowskiego przeznaczenia importowanych towarów i w momencie importu podał dla zastosowania zwolnienia numery identyfikacyjne, przyznane mu dla transakcji wewnątrzwspólnotowych w tych państwach.

Praktyczny punkt widzenia jest jednak inny – jednym z niekorzystnych ograniczeń wymienionych w powyższej regulacji jest wymóg zarejestrowania się przez importera i posiadania numerów VAT UE zarówno w państwie przywozu towaru, jak i jego przeznaczenia. Ów przymus odbierany jest z dużą rezerwą i to z tej racji, iż powyższe rozwiązanie skazuje importerów mających siedzibę w Unii Europejskiej na konieczność rozliczania się z polskim fiskusem. Zatem gdy w/w czynności przywozu mają sporadyczny wymiar to fakt comiesięcznego rozliczania się staje się dla zagranicznego podatnika dość kłopotliwą kwestią – nawet gdy jest ona realizowana za po-

średnictwem przedstawiciela podatkowego, a na dodatek generuje nieuzasadnione koszty związane z jego ciągłą obsługą w innym państwie. Stąd też, z przyczyn podanych wyżej, komentowany przepis nie zyskuje poparcia i jako taki uchodzi za martwą normę prawa. Alternatywą więc mogłoby być powierzenie i przerzucenie w/w obowiązków na krajowego pośrednika, to jest przedstawiciela podatkowego. Za martwą naturę omawianego przepisu odpowiada również ustanowiony w nim wymóg, zgodnie z którym importer chcący dostąpić w/w przywileju zwolnienia podatkowego musi przedstawić zabezpieczenie w wysokości uiszczanego podatku, i to na okres ca. 4 miesięcy. Zakładając zaś, że zazwyczaj nie posiada on żadnego majątku w Polsce, jedyną wiarygodną formą zabezpieczenia staje się depozyt gotówkowy. To z kolei całkowicie zniechęca potencjalnych zainteresowanych opisywanym sposobem odpraw w naszym kraju. Znowu więc wyjściem z tego impasu byłoby składowanie – na kształt kaucji gwarancyjnej dawniej wnoszonych przez agencje celne – takiego zabezpieczenia przez podmiot krajowy, który uczestniczy w procedurze importu na zasadach wykwalifikowanego przedstawiciela podatkowego. Tym bardziej, że odpowiada on solidarnie wraz z podatnikiem za powstałe zobowiązania. Jego zabezpieczenie byłoby obciążane w chwili dokonywania odprawy, a zwalniane po wywozie zgłoszonego towaru i udowodnieniu tego faktu oraz rozliczeniu w urzędzie skarbowym. Wysokość owego zabezpieczenia powinna być ustalona na poziomie realnego zagrożenia, to jest w wysokości zobowiązania podatkowego. Przy czym nie mogłoby być ono

¹ Izba Celna w Poznaniu.

² Instytut Logistyki i Magazynowania

³ „Logistyka” nr 2/2006, 3/2006, 4/2006, 5/2006

niższe od wyznaczonego progu minimalnego. Taka opcja pozwoliłaby z kolei eliminować przypadkowe podmioty, których nastawienie do w/w kwestii pozbawione byłoby cech i zamiarów uczciwej i rzetelnej działalności. Forma zabezpieczenia zaś mogłaby odpowiadać przyjętym już w prawie podatkowym rozwiązaniom, chociażby w zakresie zwrotu VAT-u dla podróżnych (vide art. 127 ust.8 pkt 5 ustawy VAT). Dowody wywozu, potwierdzające opuszczenie terenu RP, mogłyby być jakościowo zbliżone lub analogiczne do tych, które są wymagane w dostawach wewnątrzspółnotowych (art. 42 ust. 3-11 ustawy VAT) z wyjątkiem faktur. Takie podejście wydaje się zwyciężać w Niemczech.

Skala utraconych korzyści:

WSCHODNIA GRANICA POLSKI

W 2006 roku urzędy celne zarejestrowały następującą liczbę odpraw, związanych z wprowadzeniem przez wschodnią granicę Polski towarów na obszar wspólnotowy dla odbiorców w innych państwach UE (tabela 1):

Jeżeli towar, przeznaczony dla odbiorców w innych państwach UE, wprowadzany jest na obszar wspólnotowy via Polska pod procedurą tranzytu, należności związane z poborem cła i podatku VAT płacone są w kraju docelowym. W przypadku, gdy odprawa tych samych towarów byłaby dokonywana

w Polsce, a dalej byłyby one przemieszczane do odbiorców jako towary wspólnotowe w swobodnym przepływie, 25% wartości pobranych należności celnych pozostałoby w kraju, w którym dokonano odprawy, czyli w Polsce. Jest to przyznawane przez UE zadośćuczynienie stanowiące koszt poboru należności celnych.

Analizując to w kontekście przytoczonych w tabeli danych zauważyć należy, że należności z tytułu dokonywanych odpraw towarów przywożonych z kierunku wschodniego, dotyczą:

- poboru podatku VAT w wysokości 22% od wartości towaru powiększonej o cło
- poboru należności celnych w wysokości 1 - 6% od wartości celnej towaru.

(Stawki przyjęto dla grupy artykułów przemysłowych dominujących w dostawach z w/w kierunku)

Przyjmijmy średni poziom cła, to jest liczony według stawki 3%. Zatem suma obciążeń podatkowo-celnych w przybliżeniu wynosi :

$$22\% \text{ VAT} \times 1,03 + 3\% \text{ cła} = 25,66\%.$$

Udział cła w sumie należności wynosi odpowiednio:

$$3/25,66 = 0,12.$$

Wartość należności celnych od wartości towaru według tabeli 1 wynosi:

$$4\ 418\ 697\ 379,95 \text{ PLN} \times 0,12 = 530\ 243\ 685 \text{ PLN}.$$

Wartość należności celnych dla budżetu z tytułu odprawy ostatecznej w Polsce wynosi więc:

$$530\ 243\ 685 \text{ PLN} \times 0,25 = 132\ 560\ 921 \text{ PLN}.$$

Nie są to jedyne korzyści. Zakładając, że część towarów pozostałaby czasowo w pomieszczeniach operatorów logistycznych na terenie Magazynów Składowania Czasowego lub posadowionych w Wolnych Obszarach Celnych w Polsce (kwestia odroczenia zapłaty podatku VAT, o czym była mowa w artykule opublikowanym w „Logistyce” nr 3/2006⁴) wzrosłaby liczba operacji logistycznych na tych towarach i tym samym przychody operatorów logistycznych.

Do oszacowania potencjalnej wielkości operacji na towarach, według danych zamieszczonych w tabeli 1, przyjęto następujące założenia:

- jedna operacja stanowi odpowiednik 1 TEU⁵
- kontener 20' (odpowiednik 1 TEU) mieści 12 paletowych jednostek ładunkowych
- średni koszt przepływu palety przez magazyn wynosi 31,5 PLN/szt⁶
- w krajowych magazynach będzie czasowo składowanych 25% towarów wprowadzanych przez Polskę, według danych zamieszczonych w tabeli 1.

Stąd:

Liczba TEU: 66 293.

Tab. 1. Liczba i wartość odpraw w 2006 roku związanych z wprowadzaniem przez wschodnią granicę Polski towarów na obszar wspólnotowy dla odbiorców w innych państwach UE (bez karnetów TIR).

Waluta	Liczba operacji	Kwota	Kurs /PLN/*	Wartość /PLN/
EUR	8 416	858 512 863,90	4,0	3 434 051 455,60
PLN	45 921	815 610 024,23	1,0	815 610 024,23
CHF	10 394	55 212 522,99	2,4	132 510 055,18
CZK	1 557	257 452 152,18	0,14	36 043 301,31
EEK	2	120 000,00	4,0	480 000,00
FRF	1	1 247,25	0,5	623,63
SIT	2	120 000,00	0,016	1 920,00
Razem	66 293			4 418 697 379,95

Źródło: Izba Celna w Poznaniu.

* Przelicznik kursowy przyjęty umownie.

⁴ Andrzejewski R., Fechner I. „Polskie wolne obszary celne jako czynnik wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstw na rynku wspólnotowym”, „Logistyka” nr 3/2006, str. 30-33.

⁵ 1 TEU = odpowiednik 20' kontenera wielkiego.

⁶ Wskaźnik szacunkowy według danych Instytutu Logistyki i Magazynowania: 26,5 PLN za składowanie w ciągu 30 dni + 2 x 2,5 PLN za przyjęcie i wydanie z magazynu. W przypadku kompletacji dodatkowo 10 PLN za kompletację jednej palety.

Tab. 2. Liczba i wartość odpraw w 2006 roku, związanych z wprowadzaniem przez polskie porty morskie towarów na obszar wspólnotowy dla odbiorców w innych państwach UE.

Waluta	Liczba operacji	Kwota	Kurs /PLN/*	Wartość /PLN/
EUR	2 580	40 590 928,36	4,0	162 363 713,44
PLN	7 741	488 740 408,68	1,0	488 740 408,68
Razem	10 321			651 104 122,12

Źródło: Izba Celna w Poznaniu.

* Przelicznik kursowy przyjęty umownie.

Całkowita liczba paletowych jednostek ładunkowych:

$$66\,293 \times 12 = 795\,516.$$

Liczba paletowych jednostek ładunkowych składowanych czasowo w magazynach w Polsce:

$$795\,516 \times 0,25 = 198\,879.$$

Wartość operacji związanych z przepływem paletowych jednostek ładunkowych przez magazyny:

$$198\,879 \text{ szt.} \times 31,5 \text{ PLN/szt.} = 6\,264\,688,5 \text{ PLN.}$$

Należy podkreślić, że oszacowane wyżej wartości nie są pełne, ponieważ nie obejmują transportu towarów realizowanego pod osłoną karnetu TIR, co w przypadku tej granicy jest powszechną procedurą tranzytu drogowego towarów. Dlatego dla większego urealnienia szacunków przyjęto, że liczba operacji realizowanych pod osłoną karnetu TIR jest równa liczbie operacji odnotowanych w tabeli 1, co zostało uwzględnione w tabeli 3.

MORSKA GRANICA POLSKI

Interesujące jest także uwzględnienie w szacunkach aktualnie traconych, a potencjalnych korzyści, związanych z wejściem na obszar wewnątrzspółnotowy towarów przez polskie porty morskie (import głównie pochodzenia azjatyckiego).

Podobnie jak poprzednio założmy, że średnia wysokość cła wynosi 3%. Suma należności z tytułu poboru podatku VAT i cła wynosi zatem:

$$22\% \text{ VAT} \times 1,03 + 3\% \text{ cła} = 25,66\%.$$

Udział cła w sumie należności wynosi odpowiednio: $4/25,66 = 0,12$.

Wartość należności celnych od wartości towaru według tabeli 2 wynosi:

$$651\,104\,122,12 \text{ PLN} \times 0,12 = 78\,132\,494,60 \text{ PLN.}$$

Wartość należności celnych dla budżetu z tytułu odprawy ostatecznej w Polsce wynosi więc:

$$78\,132\,494,60 \text{ PLN} \times 0,25 = 19\,533\,123,60 \text{ PLN.}$$

Podobnie, jak w przypadku odpraw dokonywanych na wschodniej granicy Polski, oszacujmy potencjalną liczbę operacji magazynowych, wykonywanych na paletowych jednostkach ładunkowych zgodnie z przyjętą wyżej metodyką i według danych zamieszczonych w tabeli 2:

Liczba TEU: 10 321.

Całkowita liczba paletowych jednostek ładunkowych:

$$10\,321 \times 12 = 123\,852.$$

Liczba paletowych jednostek ładunkowych składowanych czasowo w magazynach w Polsce:

$$123\,852 \times 0,25 = 30\,963.$$

Wartość operacji związanych z przepływem paletowych jednostek ładunkowych przez magazyny:

$$30\,963 \text{ szt.} \times 31,5 \text{ PLN/szt.} = 975\,334,5 \text{ PLN.}$$

W tabeli 3 przedstawiono podsumowanie potencjalnych korzyści, wynika-

Tab. 3. Oszacowane wielkości przychodów budżetu państwa i operatorów logistycznych.

Potencjalne źródła przychodów	Wschodnia granica Polski/PLN/	Morska granica Polski/PLN/	Razem /PLN/
Wartość należności celnych dla budżetu			
Z tytułu odprawy ostatecznej w Polsce /na podstawie liczby odpraw/	132 560 921	19 533 123,60	152 094 045
Z tytułu odprawy ostatecznej w Polsce /tranzyt pod osłoną karnetu/	132 560 921	-	132 560 921
Przychody budżetu państwa łącznie	265 121 842	19 533 123,60	284 654 966
Wartość operacji związanych z przepływem paletowych jednostek ładunkowych przez magazyny			
Na podstawie liczby odpraw	6 264 689	975 335	7 240 024
Tranzyt pod osłoną karnetu TIR	6 264 689	-	6 264 689
Przychody operatorów logistycznych łącznie	12 529 378	975 335	13 504 713

Źródło: Opracowanie własne.

jących z dokonywania odpraw i operacji magazynowych na towarach wprowadzanych do Polski przez wschodnią granicę Polski i granicę morską.

Wnioski

1. Z przeprowadzonych w niniejszym artykule szacunkowych obliczeń wynika, że po udrożnieniu instytucji Przedstawiciela podatkowego możliwe byłoby uzyskanie corocznych wpływów do budżetu państwa w wysokości nawet 284 mln PLN, stanowiące 25% pobranego cła jako gratyfikacje UE dla państwa w którym poniesiono trud poboru wspomnianych należności,

2. Z tych samych szacunków wynika również, że operatorzy logistyczni mogliby uzyskiwać dodatkowe przychody z tytułu operacji na towarach czasowo składowanych lub deponowanych w Wolnych Obszarach Celnym na terenie kraju w wysokości około 13,5 mln PLN rocznie, przy czym wartość ta jest mocno niedoszacowana,

3. Instytucja przedstawiciela podatkowego, aktywnie wykorzystywana w obrocie towarowym z zagranicą, mogłaby też generować profity w sektorze transportu wewnątrzspółnotowego. Zmiana statusu towaru na terenie Polski i jego konfekcjonowanie mogłaby bowiem przyczynić się do zwiększone-

go zapotrzebowania wśród polskich firm na usługi transportowe w obrębie UE.

4. Konieczny byłby też rozwój usług zabezpieczających dokonywanie takiego wolumenu odpraw (agencje celne, urzędy celne, usługi gastronomiczno - hotelarskie, usługi bankowe), a także zwiększenie w nich zatrudnienia – co z punktu widzenia walki z bezrobociem i przyciągania kapitału, wpływów z tytułu podatku oraz koniunktury na rynku wewnętrznym, nie może być obojętne dla decydentów. Wzrost zapotrzebowania na te usługi wzmocniłby szansę rozwoju krajowej sieci centrów logistycznych.