BIULETYN

POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI

STYCZEŃ/LUTY/MARZEC
01-03/15

ISSN 1898-0244

e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Konkurs „Spedytor Roku 2014”

„Kondycja branży TSL” XVI Kongres Spedytorów 28 maj 2015, Ustroń

Podatek VAT w transporcie, spedycji i logistyce w 2015 roku

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

XVI Kongres Spedytorów „KONDYCJA BRANŻY TSL”

Organizator: Polska Izba Spedycji i Logistyki
Termin: 28 maja 2015 r. od godz. 11,30
Miejsce obrad: Hotel Belweder, Zdrojowa 15, 43-450 Ustroń Śląski
Miejsca zakwaterowania uczestników: Hotel Belweder, Zdrojowa 15, 43-450 Ustroń
Patronat medialny: Polska Gazeta Transportowa, portal Spedycje.pl
Moderator konferencji: Redaktor Robert Przybylski

Program:

11.00 – 11.30	rejestracja uczestników	organizator
11.30 – 11.45	przywitanie gości	Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński
11.45 – 12.15	Stan sektora TSL w gospodarce polskiej.	Prof. dr Hab. Wojciech Paprocki. Szkoła Główna Handlowa
12.15 – 12.40	Dyskusja	
12,40 – 13,40	Transport i spedycja kolejowa	Moderator panelu Dr hab.inż. Stanisław Krawiec – Politechnika Śląska Uczestnicy panelu: Dariusz Stefański - PCC Intermodal S.A.) Ireneusz Gójski – Izba Gospodarcza Transportu Lądowego Artur Dutkowski – Rail Cargo Logistics Sp. z o.o.
13,40 – 14,00	Dyskusja	
14.00 – 15,00	Przerwa na obiad	
15.00 – 16.00	Transport i spedycja morska	Moderator Panelu Prof. dr hab. Andrzej Grzelakowski, Akademia Morska w Gdyni Uczestnicy panelu: Jarosław Grochowski -MOL Europe Rafał Moll – UASAC Polska Juliusz Skurewicz – Hellmann Worldiwide Logistics Polska Sp. z o.o. Jerzy Wójtowicz – Spedytorzy Międzynarodowi C.Hartwig Szczecin Sp. z o.o., Krzysztof Szymborski – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. Gdynia
16.00 – 16.20	Dyskusja	
16,20 – 17,20	Transport i spedycja drogowa	Moderator Panelu Dr hab. Inż. Rafał Burdzik Uczestnicy panelu: Piotr Sikorski – DHL Express (Poland) Sp. z o.o. Jarosław Domin – JAS FBG S.A. Adam Rams – Delta Trans Sp. z o.o. Tadeusz Wilk – Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych
17,20 – 17,40	Dyskusja	
17,40 – 18,40	Transport i spedycja lotnicza	Moderator Panelu Dr Tomasz Dziedzic – Szkoła Główna Turystyki i Rekreacji Warszawa Uczestnicy panelu: Artur Tomasik –Prezes Zarządu GTL – lotnisko Pyrzowice Mariusz Kuczek – LOT Cargo Marek Ziemniewicz – M&M Polska Sp. z o.o.
18,40 – 19,00	Dyskusja	
19,00 – 19,20	Podsumowanie/wnioski	Robert Przybylski
19,20	Ogłoszenie wyników „Konkurs Spedytora 2014”	Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński
19,30	Zamknięcie obrad	Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński
Część II 20.00 – 23.30	Uroczysta kolacja	

Patronat medialny:

POLSKA Gazeta Transportowa TYGODNIK LOGISTYCZNY

Spedycje.pl TWÓJ PORTAL GOSPODARCZY

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL
PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

STYCZEŃ/LUTY/MARZEC 2015

SPIS TREŚCI

Kondycja branży TSL, XVI Kongres Spedytorów, 28 maj 2015, Ustroń ..... okładka 2

KONFERENCJA NOWOROCZNA PISiL W WARSZAWIE

Noworoczne spotkanie PISiL- perspektywy na rok 2015 (K.O.) 2

Sytuacja gospodarcza: stan obecny i perspektywy (D.R.) 5

BEZPIECZEŃSTWO W ŁAŃCUCHU DOSTAW TOWARÓW

Identyfikacja uprawnień na wykonywanie transportu drogowego rzeczy (T.C.) 9

Różnice pomiędzy OCS OCPD i OCPU - o czym pamiętać sprawdzając polisy ubezpieczeniowe ? (B.G.) 11

TRANSPORT – WYNIKI DZIAŁALNOŚCI W 2013 ROKU

Transport – wyniki działalności w 2013 roku (E.M.) 12

TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

Transport wodny śródlądowy jako ogniwo multimodalnego łańcucha logistycznego (R.R.) 17

PODATKI / CŁO

Podatek VAT w transporcie, spedycji i logistyce w 2015 roku (J.T.) 20

FIATA / CLECAT / EUROINFORMACJE

System Kontroli Przewozu Towarów Transportem Drogowym Towarów objętych podatkiem VAT (E.S.) 64

Ustawa o płacy minimalnej w Niemczech (K.O.) 65

ARTYKUŁY / INFORMACJE RÓŻNE / Z PRAC PISiL

Posiedzenie Komisji Rewizyjnej PISiL (E.S.) 66

Posiedzenie Komisji ds. Ubezpieczeń (E.S.) 66

Spotkania noworoczne w Gdyni i Szczecinie (E.S.) 67

Posiedzenia Rady PISiL (E.S.) 68

Konkurs „Spedytor Roku 2014" (E.S.) 68

Konkurs „Najlepszy kalendarz branży TSL - 2015" rozstrzygnięty (M.W.) 73

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania /szkolenia 2015/2016 (E.S) ..... okładka 3

PISiL w mediach, konferencje, spotkania, artykuły, prezentacje /red/ ..... okładka 3

Udzielone patronaty/partnerstwo//współpraca/udział w konferencjach/targach ..... okładka 3

"*Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną / prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika.*"

Biuletyn PISiL

Nakład: 200 egzemplarzy

Redaktor Naczelny:
Elżbieta Soszyńska
Kolegium redakcyjne:
Danuta Adamczyk
Krystyna Ostrowska

Wydawca:
Polska Izba Spedycji i Logistyki
tel.: 58 620 98 26
58 620 19 50
fax: 58 661 39 35
ul. Świętojańska 3/2
81-368 Gdynia
e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

Konto:
Bank Millennium S.A.
nr 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731
Regon: 192629364
KRS: 0000068564
Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

Skład i druk:
Drukarnia ELFAX
ul. Płk. Dąbka 308
Gdynia - Pogórze
tel./fax: 58 665 02 42
58 665 02 37
www.elfax.pl
e-mail: elfax@elfax.pl

Noworoczne spotkanie PISiL - perspektywy na rok 2015

15 stycznia 2015 roku w Sali Ludwikowskiej hotelu Polonia Palace w Warszawie odbyła się tradycyjna już konferencja noworoczna organizowana przez PISiL. Tegoroczne spotkanie poświęcone perspektywom na rok 2015 zgromadziło ponad 100 uczestników - przedstawicieli branży TSL, administracji, świata nauki i prasy.

Spotkanie otworzył przewodniczący Rady Izby Marek Tarczyński witając zaproszonych gości.

Jako pierwsza głos zabrała podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju pani Dorota Pyć, która w swoim wystąpieniu mówiła o perspektywach gospodarki morskiej do roku 2020, wynikających z możliwości współfinansowania inwestycji ze środków Unii

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć

Europejskiej. Inwestycje te przyczynią się do wzrostu konkurencyjności polskich portów morskich. Istotnym czynnikiem, obok inwestycji w infrastrukturę portową, przyczyniającym się do poprawy wizerunku polskich portów jest sprawna obsługa towarów stanowiąca wyzwanie i szansę dla firm branży TSL. Pani Minister podkreśliła, iż wiele zmian w zakresie usprawnienia obsługi ładunków udało się przeprowadzić dzięki współpracy PISiL z administracją państwową.

Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński

Następnie podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów i Szef Służby Celnej Jacek Kapica podsumował dotychczasowe działania zmierzające do usprawnienia współpracy służb celnych z przedsiębiorcami oraz przedstawił plany dalszych prac, których celem jest wsparcie i ułatwianie obrotu towarowego na wszystkich przejściach granicznych .W roku 2015 nastąpi sfinalizowanie prac nad programem e-cło, w lipcu zostanie wprowadzony program ZEFIR 2, który ma wspierać rozliczenia finansowo-księgowe i eksport, a od 1 września zacznie funkcjonować program AES i AIS (Automatyczny System Eksportu

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów, Szef Służby Celnej Jacek Kapica

i Automatyczny System Importu) zamiast programu CELINA. Mają one mieć rozbudowane możliwości obsługi elektronicznej handlu zagranicznego, a także uwzględnić nowe wymagania Komisji Europejskiej. Planowane jest wprowadzenie jednej platformy usług, która umożliwi komunikację pomiędzy izbami celnymi i przedsiębiorcami. Elementem uproszczeń ma być również wymiana danych między administracją celną i podatkową. Wszystkie zmiany mają prowadzić do lepszej identyfikacji podatnika, a w konsekwencji do mniejszej ilości kontroli jednak bardziej skutecznych. Dalsze ułatwienia dla przedsiębiorców przewidziane są w znowelizowanej ustawie o służbie celnej. Wszystkie należności celne, podatkowe i inne będą rozliczane przez jedną Izbę Celną w Krakowie. Będzie ona odpowiadać za te rozliczenia na terenie całego kraju, do tej pory rozliczenia dokonywane były w kilkunastu placówkach wojewódzkich. Wiceminister Kapica przewiduje, że zmiana ta pozwoli na zdecydowane uproszczenie rozliczeń, a także poprawi komunikację pomiędzy przedsiębiorcami oraz Służbą Celną. Przykładem kolejnych uproszczeń może być tzw. bezpośrednia dostawa - odprawa dokonywana jest w firmie do której dostarczany jest towar, a nie w urzędzie celnym lub e-booking, czyli wcześniejsze umówienie na konkretną godzinę odprawy celnej na granicy (rezerwacja kolejki). Przewidywane są również zmiany w krajowej informacji podatkowej polegające na większej specjalizacji, oraz wprowadzenie asystenta podatnika dla rozpoczynających działalność gospodarczą. Następnie uczestnicy spotkania zadawali pytania m.in. dotyczące doliczania THC do podstawy opodatkowania w imporcie towarów i możliwości wprowadzenia zasady słuszności do polskich przepisów podatkowych. Przewodniczący Rady PISiL zwrócił się do Szefa Służby Celnej o wsparcie działań Izby zmierzających do zmiany przepisów .

Kolejnym gościem konferencji był profesor Dariusz Rosati –ekonomista i polityk, poseł do Parlamentu Europejskiego (b. minister spraw zagranicznych, zasiadał w Radzie Polityki Pieniężnej I kadencji), który mówił o głównych tendencjach jakie wyłaniają się z dostępnych informacji w gospodarce światowej, europejskiej i polskiej.

Profesor podkreślił ,że gospodarka światowa ciągle jeszcze odczuwa skutki kryzysu w latach 2007-2009 i w najbliższych latach na pewno nie osiągnie poziomu wzrostu poprzedzającego kryzys. Wiodącą gospodarką pozostanie zdaniem profesora, co najmniej do końca 2016 r., gospodarka USA. Wzrostowi

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Finansów, Szef Służby Celnej Jacek Kapica, Przewodniczący Rady PISiL Marek Tarczyński

sprzyjać będą stabilne ceny surowców i niska cena ropy naftowej, a także luźna polityka pieniężna w krajach rozwiniętych. Profesor przewiduje, że korzystne dla branży TSL niskie ceny ropy naftowej będą się utrzymywać dopóki trwa walka o udziały w rynku pomiędzy Arabią Saudyjską a Stanami Zjednoczonymi.

Gospodarka Unii Europejskiej, która - od czasu zakończenia drugiej wojny światowej- znalazła się w latach 2008-2013 w najgłębszej i najdłużej trwającej recesji, ciągle jeszcze wykazuje PKB o 2% niższy, niż w roku 2008. Lek-

Europoseł, prof. Dariusz Rosati

Obrady konferencji

kie ożywienie, które pojawiło się w 2013 r. nie ma trwałych podstaw. Nie sprzyja wzrostowi bardzo wysokie bezrobocie- 27 milionów ludzi pozostaje bez pracy, deflacja, wysokie zadłużenie publiczne, które wyklucza interwencjonizm. Dotychczasowe prognozy dla Unii były zawsze bardziej optymistyczne, niż faktycznie osiągnięte wskaźniki, zatem również planowany na rok 2015 wskaźnik PKB - 1,7%, zdaniem Profesora, nie zostanie osiągnięty. W strukturze Unii następuje wyraźny podział na „nową Unię"- państwa strefy euro, silnie ze sobą powiązane, mające wspólne interesy i pozostałe państwa członkowskie. Polska gospodarka uzależniona jest od gospodarki Unii Europejskiej, a ta nie generuje wyraźnego wzrostu gospodarczego, który byłby impulsem dla naszej gospodarki. Od połowy 2013 r w Polsce następuje powolny wzrost gospodarczy, którego motorem jest eksport, wzrost konsumpcji i inwestycje. Czynnikami ryzyka, które hamują wzrost gospodarczy są: sytuacja w strefie euro, konflikt na Ukrainie oraz brak koniecznych reform. Czynniki te ograniczą tempo wzrostu do ok. 3,4% w latach 2015-2017, podjęcie reform i wykorzystanie środków UE pozwoliłoby przyspieszyć tempo wzrostu gospodarki do ok. 4,5-5,0%.

W dalszej części spotkania profesor odpowiadał na pytania uczestników konferencji. Pytania dotyczyły m.in przewidywań co do kursu franka szwajcarskiego, który 15.01.2015 osiągnął poziom 5,16 zł, oraz zasadności wprowadzenia w Niemczech płacy minimalnej dla kierowców przewożących towary przez terytorium Niemiec a pracujących w zagranicznych firmach. Profesor Rosati przewiduje, że z pewnością po nagłej

Dyskusja

reakcji rynku na brak ochrony franka szwajcarskiego, kurs tej waluty ustabilizuje się na niższym poziomie, co nie oznacza, że nie będzie wyższy od dotychczasowego. Nie można wykluczyć zdaniem profesora konieczności pomocy ze strony Państwa dla osób, które zaciągnęły kredyty w tej walucie. Odpowiadając na pytanie dotyczące płacy minimalnej profesor podkreślił, iż istnieją poważne wątpliwości czy przepisy te są zgodne z unijnymi regulacjami dotyczącymi swobody przepływu towarów i usług.

Po konferencji zebrani wysłuchali koncertu kolęd w wykonaniu pani Marty Gajadur, pana Pawła Lesiaka oraz pani Beaty Janickiej przy akompaniamencie pana Witolda Wołoszyńskiego.

Konferencję zakończył koktajl, gdzie kontynuowano dyskusję na tematy branży TSL i perspektyw na rok 2015. Wszystkim uczestnikom spotkania dziękujemy za udział i stworzenie bardzo przyjaznej atmosfery spotkania.

Mec.Beata Janick i dr Paweł Lesiak - koncert kolęd

Sytuacja gospodarcza: stan obecny i perspektywy

Sytuacja gospodarcza: stan obecny i perspektywy

Dariusz K. Rosati
15.01.2015r.

Plan prezentacji

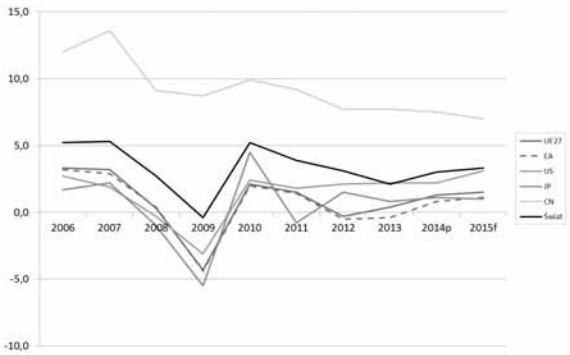
- Gospodarka globalna;
- Gospodarka Europy;
- Gospodarka Polski;
- Perspektywy na 2015-2016r;

Dariusz K. Rosati 2

Część I: Świat

Dariusz K. Rosati 3

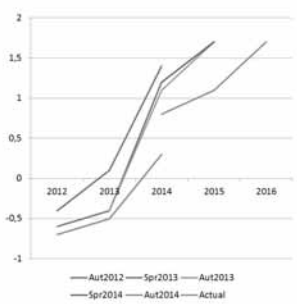
Wzrost gospodarczy na świecie, 2006-2015 (% r/r)



Dariusz K. Rosati 4

Prognozy wzrostu dla strefy euro nadmiernie optymistyczne (zmiany PKB, %, r/r)

	2012	2013	2014	2015	2016
Aut2012	-0,4	0,1	1,4		
Spr2013	-0,6	-0,4	1,2		
Aut2013		-0,4	1,1	1,7	
Spr2014			1,2	1,7	
Aut2014			0,8	1,1	1,7
Actual	*-0,7*	*-0,5*	*0,3*	*?*	*?*

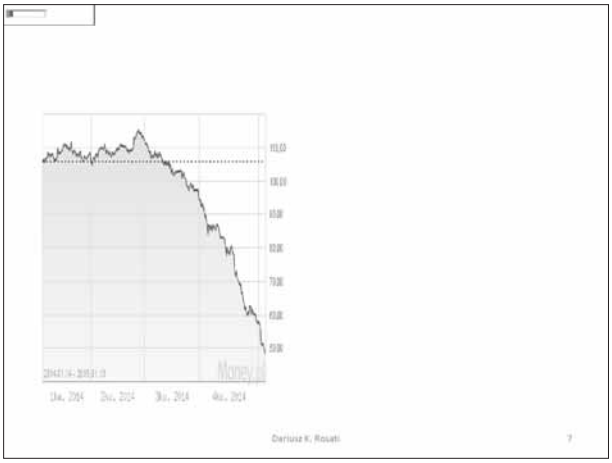


Dariusz K. Rosati 5

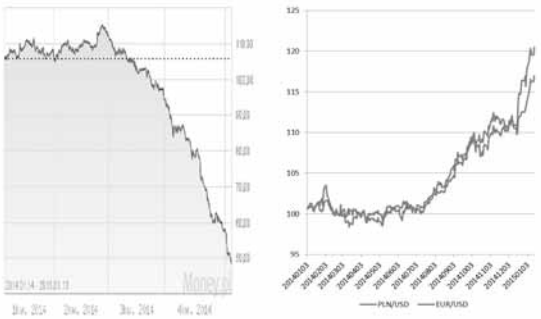
Gospodarka globalna: perspektywy na lata 2015-2016

- Lekkie przyspieszenie z niskiego poziomu, ale nadal znacznie poniżej poziomu 2006-2007;
- Gospodarka USA pozostanie główną siłą napędzającą wzrost globalny, co najmniej do 2016r;
- Wzrost wspierany przez stabilne ceny surowców i spadające ceny ropy naftowej;
- Ceny ropy pozostaną niskie w latach 2015-2016 (40-60 $/b);
- Wzrostowi sprzyja też bardzo luźna polityka pieniężna w krajach rozwiniętych;
- Mocny dolar pomaga eksporterom w innych krajach;
- Ograniczeniem jest wysokie zadłużenie sektora publicznego i sektora prywatnego w większości krajów rozwiniętych i *emerging*;
- Wyraźne osłabienie dynamiki wzrostu w krajach BRICS;

Dariusz K. Rosati 6



Cena ropy *brent* (USD/b, 15.01.2014-13.01.2015) i kurs zł/$ i €/$, 1.01.2014-13.01.2015 (01.01.2014=100)



Część II: Europa

Unia Europejska: aktualna sytuacja

- Kryzys 2008-2013: najdłuższa i najgłębsza recesja od II wojny światowej
- Strefa euro była w recesji przez 6 kolejnych kwartałów (od 4Q 2011 do 1Q 2013);
- PKB strefy euro w 2013r jest wciąż 2% niższy od PKB w 2008r;
- Wysokie bezrobocie (27 mln ludzi) hamuje wzrost wydatków i tworzy napięcia społeczne i polityczne;
- Słabe ożywienie od połowy 2013r, ale podstawy wzrostu są bardzo kruche: ryzyko *triple-dip recession*;

UE: czynniki ryzyka w 2015-2016

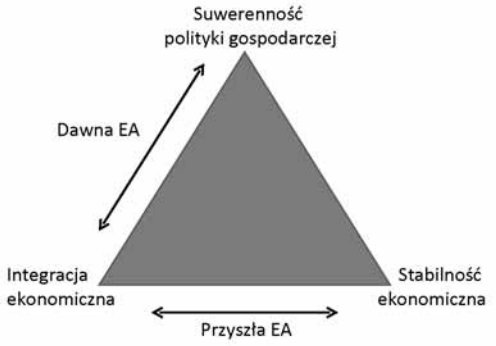
- Strefa euro pozostaje nadal obszarem największego ryzyka (stagnacja, deflacja, Grexit);
- Wysokie zadłużenie publiczne ogranicza możliwości pobudzania koniunktury, a konsolidacja fiskalna spowalnia wzrost w krótkim okresie;
- Wysokie zadłużenie sektora prywatnego i konieczność delewarowania ogranicza wydatki prywatne;
- Trudna sytuacja banków („złe długi"), zwłaszcza w strefie *euro*, uniemożliwia szybki wzrost kredytu i spowalnia wzrost (*balance-sheet recession*);
- Wzmocnienie ram fiskalnych w UE, ale nadal duża niepewność co do FR, IT i GR;
- Ryzyko deflacji;
- Ryzyko polityczne (nasilenie nastrojów eurosceptycznych);

Co ujawnił kryzys?

Silna współzależność w strefie euro

- Państwa członkowskie strefy euro są znacznie silniej ze sobą powiązane niż wcześniej uważano;
- Współzależność polityki fiskalnej (efekt zarażenia);
- Współzależność finansowa (banki);
- Żadne państwo członkowskie nie ma własnego banku centralnego, który mógłby pomóc jako *lender of last resort*;
- Strefa euro – konieczność reform;

Trylemat współzależności:
Współzależność bez koordynacji => niestabilność



Odpowiedź strefy euro: pogłębiona integracja

- Strefa euro przetrwa (GR nieistotna);
- Silniejsza koordynacja w polityce fiskalno-budżetowej (pakt fiskalny, 6-pak);
- Budowa unii bankowej;
- Silniejsza koordynacja polityki gospodarczej i strukturalnej;
- Solidarnościowy mechanizm antykryzysowy (ESM, EBC);
- Dalsze działania (budżet EA, euroobligacje, itp.)

Co to wszystko oznacza?

- W UE następuje trwały podział na strefę euro i pozostałe państwa członkowskie;
- W UE powstaje „nowa Unia" – strefa euro -bardzo silnie wewnętrznie powiązana i mająca wspólne interesy („twarde jądro");
- „Nową Unię" będzie cechować daleko posunięta koordynacja polityki, pogłębiona integracja i wzmocniona solidarność;
- Pozostałe państwa znajdą się na peryferiach głównego nurtu integracji europejskiej;
- Co na to Polska???

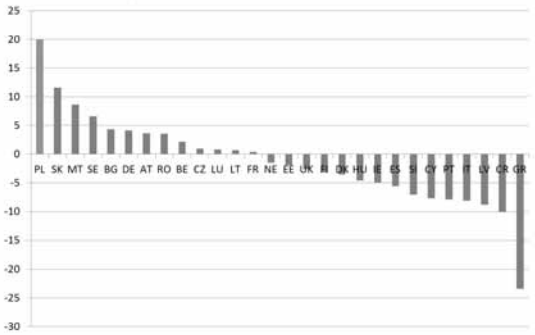
15

Część III: Polska

Dariusz K. Rosati 16

„Zielona wyspa"

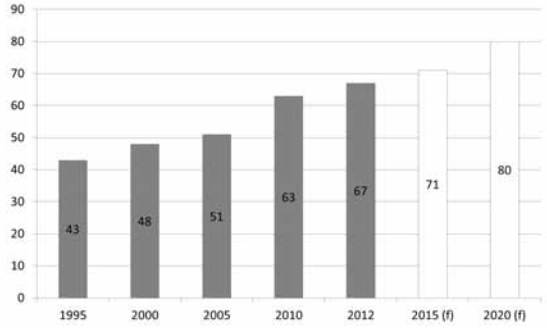
Polska i kraje UE28: skumulowana zmiana PKB, 2008-2013, %



Dariusz K. Rosati 17

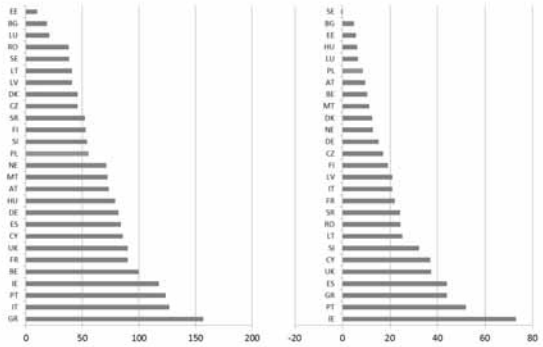
Doganiamy Unię...

PKB/capita w Polsce, średnia UE27=100



Dariusz K. Rosati 18

Dług publiczny w UE27 w 2012 (lewy wykres) i zmiana zadłużenia w latach 2008-2012, (prawy wykres), % PKB



19

Gospodarka polska w 2014r

a) spowolnienie w okresie 3Q12-2Q13 (do 1,8% w 2013) i jego przyczyny (recesja w EA, konsolidacja fiskalna, koniec inwestycji UE, polityka pieniężna);

b) od połowy 2013r stopniowe, powolne przyspieszenie wzrostu gospodarczego;

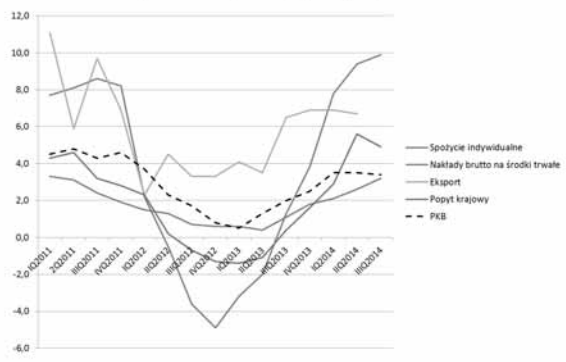
b) wzrost napędzany przez eksport, ale powoli rośnie także konsumpcja i inwestycje;

c) Nadal trudna sytuacja w finansach publicznych: silny spadek dochodów wymusił nowelizację budżetu w 2013, konieczność konsolidacji fiskalnej ogranicza możliwości wsparcia (EDP);

d) spóźniona reakcja polityki pieniężnej i restrykcyjny *policy-mix*;

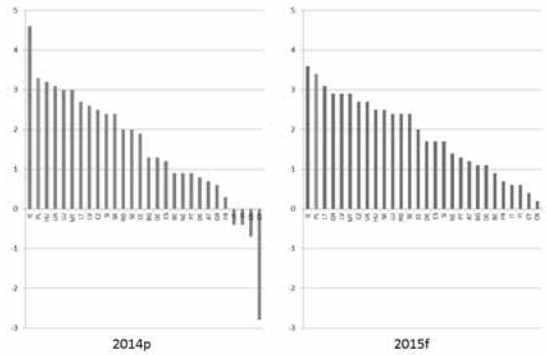
Dariusz K. Rosati 20

Wychodzimy z kryzysu: „trzy silniki"



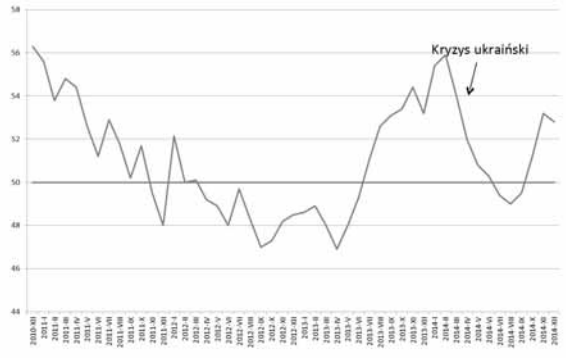
Dariusz K. Rosati 21

Wzrost PKB w Polsce i UE27 w 2014 i 2015r, % r/r.



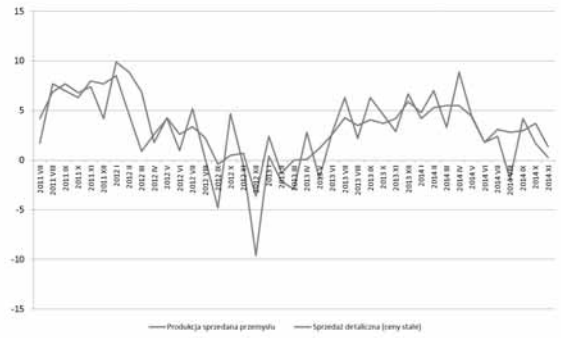
Dariusz K. Rosati 22

Polska: wskaźnik PMI, 12.2010-12.2014.



Dariusz K. Rosati 23

Dynamika produkcji sprzedanej przemysłu i sprzedaży detalicznej, 07.2011-11.2014 (ceny stałe, % r/r)



Dariusz K. Rosati 24

Gospodarka polska: szanse

- Stopniowa odbudowa popytu w strefie euro będzie napędzać polski eksport;
- Utrzymująca się konkurencyjność w warunkach osłabienia złotego i umiarkowanego tempa wzrostu płac;
- Stopniowa poprawa nastrojów i wzrost konsumpcji prywatnej;
- Wsparcie dla rozwoju w ramach polityki rządu (program *de minimis*, PIR);
- Napływ funduszy europejskich od 2015r;
- Luźna polityka pieniężna, co najmniej do połowy 2015;
- Stopniowy wzrost inwestycji prywatnych;
- Poprawa sytuacji budżetowej i niewielka stymulacja fiskalna (pakiet Kopacz – ok. 10-12 mld zł);

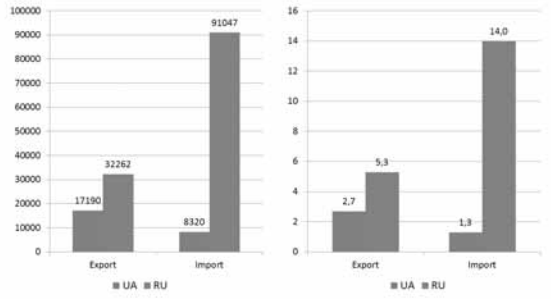
Dariusz K. Rosati 25

Gospodarka polska: zagrożenia

- Brak głębszych reform strukturalnych ogranicza wzrost gospodarczy (górnictwo, rolnictwo);
- Kryzys ukraiński: skutki bezpośrednie i pośrednie (wpływ na PKB w 2014 r – ok. 0,3%);
- Ryzyko polityczne: wybory w 2015;
- „Pułapka średniego dochodu"?

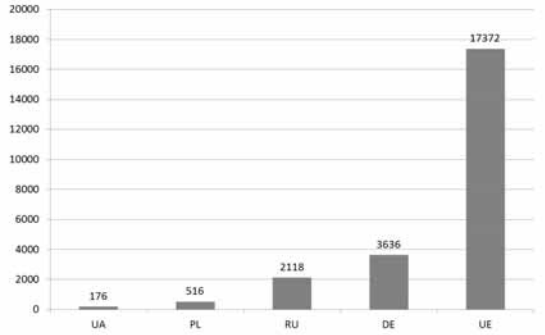
Dariusz K. Rosati 26

Rola Ukrainy w handlu zagranicznym Polski jest stosunkowo niewielka (mln zł i udział w %, 2013r)



Dariusz K. Rosati 27

PKB Ukrainy na tle wybranych krajów, mld USD, 2013r



Dariusz K. Rosati 28

Czy Polska powinna przystąpić do strefy euro?

- Po pierwsze, to strefa euro i państwa wchodzące w jej skład będą odgrywać wiodącą rolę w kształtowaniu przyszłości Europy, ze względu na wspólne interesy i większość głosów;
- Po drugie, silniejsza solidarność (finansowa, polityczna, bezpieczeństwa) w ramach strefy euro i odpowiednio słabsza wobec państw pozostałych;
- Po trzecie, wejście do strefy euro opłaca się ekonomicznie - korzyści netto dla polskiej gospodarki ok. 1,5% PKB rocznie (spadek kosztów transakcyjnych i spadek stóp procentowych);
- Pozostanie poza „Nową Unią" oznacza peryferyzację, utratę znaczenia, pieniędzy i wpływów;

29

Wnioski

- Polska wychodzi z kryzysu, ale tempo ożywienia umiarkowane;
- Czynniki ryzyka: sytuacja w strefie euro, Ukraina, polityka wewnętrzna;
- Brak koniecznych reform ograniczy tempo wzrostu do ok. 3,5-4% w latach 2015-2017;
- Podjęcie reform i wykorzystanie środków UE pozwoliłby przyspieszyć do ok. 4,5-5%;

Dariusz K. Rosati 30

Identyfikacja uprawnień na wykonywanie transportu drogowego rzeczy

W związku ze zjawiskiem wyłudzania towarów na podstawie fałszywych uprawnień na wykonywanie krajowego / międzynarodowego transportu drogowego rzeczy oraz występujące kradzieże na tzw. fałszywego przewoźnika, firmy spedycyjne od kilku lat zadają sobie pytanie, jak bronić się przed tym problemem.

Odpowiedź nie jest jednoznaczna, nie zawiera się w kilku słowach, lecz wiąże się z zastosowaniem licznych procedur weryfikacyjnych w odniesieniu do przewoźnika, z którym spedytor zamierza współpracować.

Jedną z takich procedur powinno być dokładne sprawdzenie uprawnienia na wykonywanie transportu drogowego rzeczy, nie tylko poprzez żądanie okazania oryginału blankietu licencji / zezwolenia, lecz również poprzez weryfikację jego autentyczności.

Jeszcze kilka lat temu podstawą prawną w tym zakresie był zapis z ustawy o transporcie drogowym mówiący o tym, że "licencję cofa się jeżeli przedsiębiorca wykonujący transport drogowy w zakresie, o którym mowa w art. 4 pkt.3 lit. b [pośrednictwo przy przewozie rzeczy], zlecił wykonanie przewozu rzeczy podmiotowi nieposiadającemu licencji".

Jednakże w 2011 roku zapis ten uchylono Ustawą o ograniczaniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców. Nie oznacza to, że firmy spedycyjne stały się dzięki temu bezpieczne. Przeciwnie, dalej funkcjonują przepisy, które umożliwiają ukaranie firmy spedycyjnej. Są to m.in. art. 15 Ustawy o transporcie drogowym (licencję cofa się jeżeli jej posiadacz rażąco naruszył warunki określone w licencji lub inne warunki wykonywania działalności objętej licencją określone przepisami prawa) w powiązaniu z art. 55a Prawa przewozowego (zabrania się nadawcy zlecania przewozu drogowego przesyłki towarowej, którego realizacja mogłaby spowodować naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych ; „zabrania się nadawcy umieszczania w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym"). Przepis art. 55a Prawa przewozowego stosuje się do spedytora, odbiorcy, organizatora transportu lub innego podmiotu zlecającego przewóz.

O ile do sierpnia 2013 roku występowały 2 podstawowe uprawnienia na wykonywanie transportu drogowego rzeczy (licencja krajowa, licencja międzynarodowa), o tyle od sierpnia 2013 roku występują już 4 współistniejące ze sobą uprawnienia (licencja krajowa wydana przed 15.08.2013r., licencja międzynarodowa wydana przed 15.08.2013r., zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencja wspólnotowa). Z jednej strony jest to rezultat wdrożenia przepisów unijnych (rozporządzenia WE nr 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009), z drugiej strony jest to skutek zmiany polskich przepisów (Ustawa z dnia 5 kwietnia 2013r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców).

Konsekwencją zmian przepisów jest zmiana systemu udzielania uprawnień na wykonywanie krajowego / międzynarodowego transportu drogowego rzeczy – po 15.08.2013r. firma, która zamierza realizować:

- przewozy krajowe – wnioskuje o wydanie „zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego",
- przewozy międzynarodowe – wnioskuje o wydanie „licencji wspólnotowej" oraz „zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego" (o ile firma nie uzyskała wcześniej wspomnianego zezwolenia).

O ile w przypadku przewozów krajowych stan ilościowy uprawnień nie uległ zmianie (zmieniono nazwę uprawnienia), o tyle w przypadku przewozów międzynarodowych w miejsce dotychczasowego jednego dokumentu firma może uzyskać aż 2 uprawnienia (licencję i zezwolenie).

Należy podkreślić, że dalej istnieje podział na 2 uprawnienia do wykonywania transportu drogowego rzeczy (krajowe lub międzynarodowe), jednakże co do formy – mogą istnieć 4 uprawnienia jednocześnie. Nie jest to rezultat nowelizacji Ustawy o transporcie drogowym, lecz wynika to z art. 5 Ustawy z dnia 5 kwietnia 2013r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców:

- „Licencja na wykonywanie krajowego / międzynarodowego transportu drogowego […] uprawnia do wykonywania przewozów […], zgodnie z rodzajem przewozów w niej określonym, do czasu upływu terminu jej ważności […]" (czyli uprawnienia, a tym samym blankiety, wydane przed 15.08.2013r. pozostają ważne do czasu upływu terminu ich ważności),
- „Przedsiębiorcę posiadającego licencję na wykonywanie krajowego / międzynarodowego transportu drogowego […] uznaje się za posiadającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego." (czyli licencja krajowa / międzynarodowa = zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, jednakże do czasu upływu terminu ich ważności).

W rezultacie po 15.08.2013r. istnieje kilka różnych wariantów funkcjonowania firm transportowych:

a) wariant 1: firma posiada tylko licencję krajową na wykonywanie transportu drogowego (wydaną przed 15.08.2013r.)
b) wariant 2: firma posiada tylko licencję międzynarodową na wykonywanie transportu drogowego (wydaną przed 15.08.2013r.)
c) wariant 3: firma posiada licencję krajową na wykonywanie transportu drogowego (wydaną przed 15.08.2013r.) oraz licencję międzynarodową na wykonywanie transportu drogowego (wydaną przed 15.08.2013r.)
d) wariant 4: firma posiada tylko zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego
e) wariant 5: firma posiada zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencję wspólnotową

f) wariant 6: firma posiada licencję krajową na wykonywanie transportu drogowego (wydaną przed 15.08.2013r.) oraz licencję wspólnotową (bez „zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego" gdyż licencja krajowa jest równoznaczna z posiadaniem wspomnianego zezwolenia).

Podobna struktura funkcjonuje w odniesieniu do tzw. „licencji spedycyjnej" czyli pośrednictwa przy przewozie rzeczy w transporcie drogowym – po 15.08.2013r. istnieją 2 warianty:

a) wariant 1: firma posiada licencję krajową na wykonywanie transportu drogowego rzeczy (wydaną przed 15.08.2013r.), która zgodnie z dotychczas funkcjonującymi przepisami Ustawy o transporcie drogowym uprawnia do pośrednictwa przy przewozie rzeczy w transporcie drogowym
b) wariant 2: firma posiada „licencję na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy".

Licencję na wykonywanie krajowego transportu drogowego rzeczy, licencję na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy oraz zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego można sprawdzić w starostwie lub urzędzie miejskim właściwym dla siedziby przewoźnika, drogą telefoniczną lub mailową, gdyż poszczególne starostwa nie udostępniają na swoich stronach internetowych gotowych wykazów udzielonych uprawnień. Zdarzają się również sytuacje, w których starostwa odmawiają udzielenia informacji drogą telefoniczną, argumentując swój wybór niemożliwością weryfikacji rozmówcy - w tej sytuacji pozostaje zapytanie drogą mailową.

Pewną pomocą może służyć portal CEIDG (Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej), dzięki któremu nie tylko można uzyskać szczegółowe informacje dotyczące osób fizycznych prowadzących działalność gosp., ale również można uzyskać informacje o uprawnieniach (koncesjach, licencjach, zezwoleniach) posiadanych przez dany podmiot (w tym również spółki prawa handlowego). Jednakże jak każdy rejestr, również CEIDG może zawierać niekompletne informacje, w związku z czym nie może stanowić on jedynego, wiarygodnego źródła informacji o danym podmiocie.

Licencję wspólnotową oraz licencję na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego rzeczy można sprawdzać samodzielnie aż na 4 sposoby:

1) poprzez portal CEIDG (w podobnym zakresie opisanym wcześniej w odniesieniu do uprawnień na wykonywanie transportu krajowego)
2) poprzez wykaz udzielonych licencji na stronie http://www.gitd.gov.pl/dla-przedsiebiorcow/licencje/przewoz-rzeczy/wykaz-waznych-decyzji-administracyjnych2 (plik w formacie excel)
3) poprzez „infomat" – narzędzie umożliwiające sprawdzenie konkretnego przewoźnika na podstawie nr nip i tzw. nr teczki (również dostępne na http://gitd.gov.pl w dziale „Sprawdź swoje dane")
4) poprzez analizę blankietu licencji.

Najlepszy rezultat daje zastosowanie „infomatu", ale wymaga uzyskania od przewoźnika tzw. nr teczki.

Najtrudniejszą metodą, stosowaną w pierwszej kolejności lub w warunkach braku dostępu do internetu, jest analiza blankietu licencji. Pewne elementy blankietu licencji pozwalają na szybką ocenę wiarygodności przewoźnika i jego licencji. Elementami tymi są m.in.:

1) oznaczenia TU (nr decyzji administracyjnej) i TL (nr blankietu licencji) w zależności od daty wydania licencji, przy czym nr TL jest numerem niepowtarzalnym (tab.1)
2) oznaczenie organu udzielającego uprawnienia, w zależności od daty wydania licencji (tab.2)

LICENCJE (udzielone w okresie)	Nr TU-	Nr TL-
01.01. 2002 – 30.04.2004	0 – 8950	0 – 10000
MAJ 2004	➢ 8950	➢ 9000
GRUDZIEŃ 2004 – STYCZEŃ 2005	➢ 11360	➢ 12460
CZERWIEC 2005	➢ 12570	➢ 13950
GRUDZIEŃ 2005 – STYCZEŃ 2006	➢ 13460	➢ 15500
CZERWIEC 2006	➢ 15240	➢ 17175
GRUDZIEŃ 2006 – STYCZEŃ 2007	➢ 16640	➢ 18975
CZERWIEC 2007	➢ 18750	➢ 21570
GRUDZIEŃ 2007 – STYCZEŃ 2008	➢ 21000	➢ 23950
CZERWIEC 2008	➢ 22910	➢ 26315
GRUDZIEŃ 2008 – STYCZEŃ 2009	➢ 24190	➢ 27800
!!! Od 01.05.2009r. odnowienie 5-letnich licencji z zachowaniem nr TU-	8950 – „26340"	➢ 29000
CZERWIEC 2009	➢ 25250	➢ 29825
GRUDZIEŃ 2009 – STYCZEŃ 2010	➢ 26340	➢ 31985
CZERWIEC 2010	➢ 27520	➢ 34000
GRUDZIEŃ 2010 – STYCZEŃ 2011	➢ 28890	➢ 36200
CZERWIEC 2011	➢ 30490	➢ 38800
GRUDZIEŃ 2011 – STYCZEŃ 2012	➢ 32270	➢ 45000
CZERWIEC 2012	➢ 33360	➢ 47500
GRUDZIEŃ 2012 – STYCZEŃ 2013	➢ 34870	➢ 50400
CZERWIEC 2013	➢ 36600	➢ 53560
GRUDZIEŃ 2013 – STYCZEŃ 2014	➢ 38180	➢ 56230
CZERWIEC 2014	➢ 40050	➢ 59530
GRUDZIEŃ 2014 – STYCZEŃ 2015	➢ 41640	➢ 62590

Tab.1. Przybliżone wartości TU/TL w zależności od okresu udzielenia licencji

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY	23.10.2001 – 31.10.2005
MINISTERSTWO TRANSPORTU I BUDOWNICTWA	31.10.2005 – 05.05.2006
MINISTERSTWO TRANSPORTU	05.05.2006 – 16.11.2007
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY	16.11.2007 - 31.12.2010
GŁÓWNY INSPEKTOR TRANSPORTU DROGOWEGO	01.01.2011 - ... (2 wzory)

Tab.2. Oznaczenia organu udzielającego licencji

3) oznaczenie firmy na blankiecie licencji (nazwa firmy rozpoczynająca się od imienia i nazwiska gdy działalność gospodarcza prowadzona jest przez osobę fizyczną; adres firmy w następnej linijce w stosunku do nazwy firmy)

Identyfikacja uprawnień na wykonywanie transportu drogowego rzeczy jest tylko jedną z wielu procedur zwiększających czujność przedsiębiorców, która nie wyeliminuje całkowicie procederu kradzieży, ale z pewnością pozwoli na usprawnienie systemów organizacyjnych w firmach pod kątem bezpieczeństwa. (T.C.)

Różnice pomiędzy OCS OCPD i OCPU
- o czym pamiętać sprawdzając polisy ubezpieczeniowe?

Zanim zabierzemy się do sprawdzania polisy ubezpieczeniowej podwykonawcy należy ustalić jaką umowę z nim zawieramy. Czy jest to umowa spedycji czy też umowa przewozu. W zależności od rodzaju zlecenia, będziemy żądać przedstawienia polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora bądź polisy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w drogowym transporcie krajowym lub międzynarodowym. Jeżeli zlecamy wykonanie umowy przewozu, a nasz podwykonawca sam jej nie będzie wykonywał, winien on przedstawić ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika umownego.

Przewoźnikiem umownym w transporcie drogowym nazywamy przewoźnika, który zawiera umowy o drogowy przewóz towarów jednakże sam ich nie wykonuje. Przewoźnik umowny ponosi odpowiedzialność względem osób uprawnionych z tytułu zawartej umowy przewozu, a za działania swoich podwykonawców ponosi odpowiedzialność jak za swoje własne. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika winno pokrywać taką odpowiedzialność.

Sprawdzając polisę ubezpieczeniową uzyskamy następujące informacje:

- strony umowy ubezpieczenia (ubezpieczony, ubezpieczyciel),
- numer polisy,
- przedmiot ubezpieczenia (OCS, OCPD, OCPU),
- zakres terytorialny,
- zakres ubezpieczenia (np. czy ubezpieczenie obejmuje szkody powstałe na skutek rabunku),
- okres ubezpieczenia,
- wysokość sumy ubezpieczenia i jej konstrukcję tzn. czy jest na każde zdarzenie, czy też na wszystkie zdarzenia,
- wysokość i rodzaj franszyzy (występują dwa rodzaje franszyzy: integralna i redukcyjna, przy zastosowaniu franszyzy integralnej w przypadku gdy szkoda przewyższa jej wysokość odszkodowanie wypłacone jest w całości, w przypadku zastosowania franszyzy redukcyjnej odszkodowanie jest pomniejszane o jej wysokość),
- kwotę składki ubezpieczeniowej, czy płatna jest jednorazowo, czy też w ratach i terminy płatności,
- jakie są wyłączenia towarowe (tu niestety nie ma jednolitości u ubezpieczycieli, gdyż zdarzają się polisy na których znajdziemy dokładnie opisane wyłączenia towarowe i zdarzają się polisy, z których tej informacji nie wyczytamy),
- obecność postanowień dodatkowych, klauzul (treść postanowień dodatkowych z reguły jest uwidoczniona w polisach, odmiennie jest z klauzulami, gdyż ich treść może być zawarta w ogólnych warunkach ubezpieczenia i jako taka nie musi być uwidoczniona w polisie),
- czy występują załączniki do polisy (w polisie mogą być wymienione załączniki do polisy, aneksów do polisy nie będziemy widzieć, gdyż te z reguły wprowadzane są po zawarciu umowy ubezpieczenia).

Na polisie ubezpieczeniowej na pewno nie będzie widać:

- informacji podanych we wniosku ubezpieczeniowym (wprawdzie zdarzają się takie dokumenty jak "Wniosek/Polisa"),
- bezwzględnych wyłączeń odpowiedzialności ubezpieczyciela w mających zastosowanie do umowy ogólnych warunkach ubezpieczenia (wyłączeniami bezwzględnymi nazywam wyłączenia, których nie można zniwelować poprzez wykupienie dodatkowych klauzul),
- względnych wyłączeń tzn. takich które możemy zniwelować poprzez wykupienie dodatkowych indywidualnych klauzul (np. szkody powstałe na skutek: rabunku lub czynności zabezpieczania towaru do przewozu dokonywanych przez przewoźnika),
- czy ubezpieczyciel udziela ochrony za szkody powstałe na skutek rażącego niedbalstwa,
- obowiązków nałożonych w ogólnych warunkach na ubezpieczonego,
- czy składka została opłacona (nawet przy jednorazowej płatności nie mamy takiej pewności),
- aneksów do polisy.

Sprawdzając polisy analizujemy przede wszystkim elementy widoczne na przedstawionym nam dokumencie pamiętając o tym, że powinny one odpowiadać udzielanemu zleceniu spedycyjnemu lub przewozowemu np. wartość ładunku, zakres terytorialny, opłacone raty składek.

Należy się również zastanowić w jakim celu dokonujemy sprawdzenia czy podwykonawca legitymuje się należytym ubezpieczeniem. Po pierwsze wykonujemy obowiązek zachowania należytej staranności, po drugie wykazujemy się dbałością o nasz interes. Współpraca z dobrze ubezpieczonym podwykonawcą zapewnia nam możliwość skutecznego dochodzenia regresu. Jeżeli spedytor bądź przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność za powstanie szkody wtedy będzie zobowiązany do wypłaty odszkodowania, a następnie będzie mógł zwrócić się z roszczeniem regresowym do podwykonawcy odpowiedzialnego za szkodę. Jednakże jeżeli podwykonawca nie będzie posiadał dobrego ubezpieczenia, takie roszczenie będzie trudno ściągalne bądź też nieściągalne i w efekcie to my poniesiemy stratę.

Pamiętajmy również o tym, że każdy ubezpieczyciel oferujący ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika czy też spedytora ma swoje ogólne warunki ubezpieczeń stanowiące podstawę zawieranych umów. Warunki te co do zasady są podobne, jednakże różnią się szczegółami, mają np. różnie zdefiniowany przedmiot ubezpieczenia, wyłączenia, sposób naliczania odszkodowania. Część ubezpieczycieli stosuje klauzule ubezpieczeniowe, niekoniecznie rozszerzające ochronę.

W ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej spedytora przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczającego wobec zleceniodawcy i osób trzecich za szkody powstałe z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy spedycji, jaką ponosi on zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego.

Niektórzy ubezpieczyciele ograniczają powyższą odpowiedzialność tylko do szkód polegających na bezpośredniej utracie, ubytku lub uszkodzeniu powierzonego mienia. Pomi-

jają pozostałą odpowiedzialność spedytora wynikającą z Kodeksu cywilnego.

W ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność przewoźnika za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki towarowej, którą ponosi zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984r - Prawo przewozowe w ruchu krajowym lub przepisami Konwencji o Umowie Międzynarodowego Przewozu Drogowego Towarów (CMR) w ruchu międzynarodowym.

Warunkiem udzielenia ochrony ubezpieczeniowej w przewozie krajowym jest wystawienie na ubezpieczonego przewoźnika listu przewozowego albo innego dokumentu spełniającego wymogi art. 38 Prawa przewozowego. W przewozie międzynarodowym takim warunkiem jest wystawienie na ubezpieczonego przewoźnika listu przewozowego CMR.

Dobre ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora i przewoźnika z pewnością nie uchroni przed możliwością powstania szkody, ale na pewno pozwoli na spokojne prowadzenie działalności.

(Beata Galewska, Partner, Biuro Brokerskie Omega Beata Galewska, Piotr Matwijow Broker Ubezpieczeniowy Sp.P.)

Transport – wyniki działalności w 2013 roku

Główny Urząd Statystyczny opublikował informację „Transport – Wyniki działalności w 2013 r.", która zawiera podstawowe informacje statystyczne o transporcie, uwzględniając dane od 2000 r. Szczegółowe wielkości obejmują działania transportu kolejowego, drogowego, miejskiego, lotniczego, żeglugi śródlądowej, przybrzeżnej i morskiej, a także pracy morskich portów handlowych w 2013 r. Opracowanie zawiera przegląd międzynarodowy dotyczący przewozu ładunków i pasażerów w krajach Unii Europejskiej oraz aneks, w tym liczbę pojazdów przekraczających zewnętrzne granice Unii Europejskiej w granicach Polski, a także Jednolitą klasyfikację ładunków w statystyce transportu (NST 2007), stosowaną w badaniach transportu kolejowego, drogowego, żeglugi śródlądowej i transportu morskiego. Publikacja zawiera również 12 wykresów, prezentujących różne zagadnienia transportowe.

Podstawowe informacje o transporcie

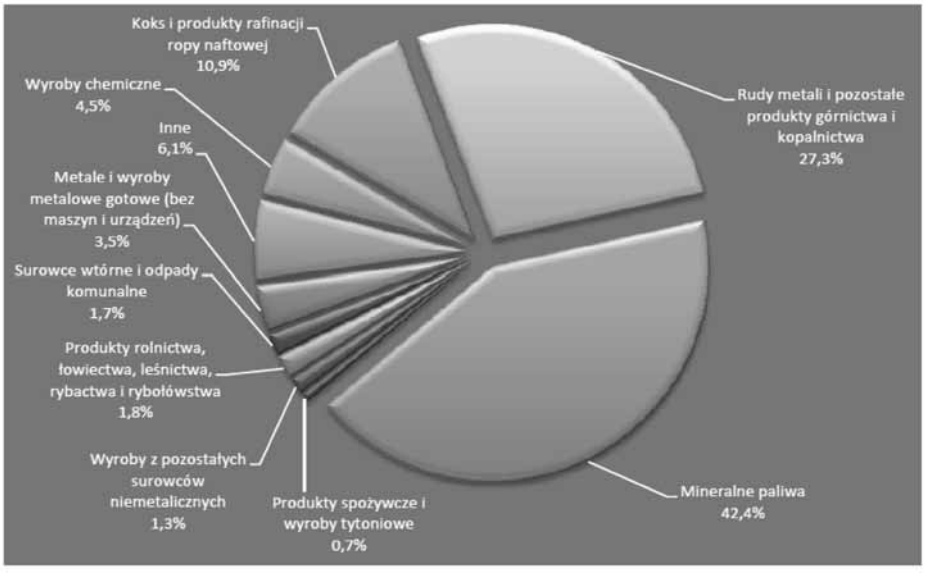
Analizując podstawowe wielkości przewozów towarowych w naszym kraju w rożnych rodzajach transportu należy zauważyć utrzymywanie się trendu zmiany ich wielkości. Przewozy te prezentowane są w **tabeli 1** wraz z danymi o ich infrastrukturze technicznej. Przewozy towarowe wskazują na stabilny trend wzrostu w wielkości ogółem 1 861 281 tys. ton i to o 3,4 % w porównaniu z 2012 r. W transporcie kolejowym przewozy ładunków znów wzrosły do poziomu 245 529 tys. ton, tj. o 1,9 %, a w transporcie samochodowym ogółem wielkości te osiągnęły 1 553 050 tys. ton, tj. 4,0 % więcej niż rok wcześniej; w transporcie samochodowym zarobkowym wyniosły 857 959 tys. ton, co oznacza wzrost 6,1 % w porównaniu z 2012 r. Znacznemu zwiększeniu tych przewozów sprzyjało zwiększenie długości dróg publicznych, a szczególnie autostrad do 1482 km oraz dróg ekspresowych do 1244 km.

W okresie 2013 r. zmalały przewozy ładunków transportem rurociągowym do wielkości 50 656 tys. ton (- 4,4 %) oraz zwiększyły się w żegludze śródlądowej do 5 044 tys. ton (+ 10,2 %), a zmalały przewozy żeglugą morską do wielkości 6 965 tys. ton (- 6,8 %) przy stabilnej liczbie 110 statków morskich polskich armatorów. Natomiast zwiększyły się przeładunki towarów w morskich portach handlowych do poziomu 64 104 tys. ton (+ 9,0 %) obrotów ładunków.

Transport kolejowy

Głównymi operatorami przewozowymi na polskim rynku towarowego transportu kolejowego są PKP CARGO S.A., DB SCHENKER RAIL POLSKA S.A., CTL LOGISTICS S.A. oraz LOTOS KOLEJ Sp. z o.o. Analizując szczegółowe tabele o przewozach ładunków transportem kolejowym należy zauważyć, iż z ogólnej ich wielkości 245 529 tys. ton koleje normalnotorowe obsłużyły 232 565 tys. ton

Rysunek 1. Struktura przewozów ładunków transportem kolejowym wg grup ładunków w 2013 r. (w odsetkach)



Źródło: GUS „Transport – Wyniki działalności w 2013 r.", Warszawa 2014 r., s. 49.

Tabela 1. Podstawowe informacje o transporcie

Lp.	Wyszczególnienie	2000	2005	2010	2012	2013
1	Linie kolejowe eksploatowane[1] w km	22 560	20 253	20 228	20 094	19 328
	• w tym normalnotorowe	21 575	19 843	20 089	19 979	19 259
	• w tym zelektryfikowane	11 905	11 884	11 916	11 920	11 868
2	Drogi publiczne o twardej nawierzchni w km	249 828	253 781	273 760	280 719	(.)
	• w tym autostrady	358	552	857	1 365	1 482
	• w tym drogi ekspresowe	193	258	675	1 053	1 244
	• w tym drogi o nawierzchni ulepszonej	205 637	227 250	249 807	258 060	(.)
3	Sieć tras lotniczej w km	89 975	146 804	342 949	195 918	177 002
	• w tym zagranicznych	87 288	144 040	340 657	190 279	171 173
4	Rurociągi (magistralne) do przetłaczania ropy naftowej i produktów naftowych w km	2 278	2 278	2 362	2 444	2 444
5	Drogi wodne śródlądowe żeglowne[2] w km	3 813	3 638	3 659	3 659	3 655
6	Tabor kolejowy normalnotorowy					
	• lokomotywy elektryczne	1 774	1 856	1 905	1 849	1 838
	• lokomotywy spalinowe	2 120	2 520	2 358	2 264	2 194
	• wagony towarowe	97 811	103 234	89 270	91 483	87 726
7	Pojazdy samochodowe zarejestrowane (w tys. szt.), w tym:	14 106	16 816	23 037	24 876	25 684
	• samochody ciężarowe	1 879	2 305	2 982	3 178	3 242
8	Samoloty przeznaczone do celów komunikacyjnych, w tym:					
	• liczba	47	53	56	70	68
9	Tabor żeglugi śródlądowej					
	• holowniki i pchacze	245	253	222	209	209
	• tabor barkowy	492	574	597	548	571
10	Morska flota transportowa					
	• liczba statków	128	130	121	110	110
	• nośność DWT w tys.	2 551	2 610	2 942	3 045	3 036
	• średni wiek statków w latach	16	20	19	16	15
11	Przewozy ładunków w tys. ton, w tym:	1 271 529	1 422 576	1 816 713	1 799 482	1 861 281
	• transport kolejowy	187 247	269 553	255 708	241 015	245 529
	• transport samochodowy	1 006 705	1 079 761	1 491 253	1 493 386	1 553 050
	○ zarobkowy	375 976	563 584	770 126	808 297	857 959
	• transport rurociągowy	44 342	54 259	56 208	52 985	50 656
	• żegluga śródlądowa	10 433	9 607	5 141	4 579	5 044
	• żegluga morska	22 774	9 362	8 362	7 476	6 965
12	Praca przewozowa w mln tonokilometrów w tym:	284 740	228 216	308 139	325 818	347 960
	• transport kolejowy	54 448	49 972	48 861	48 946	50 954
	• transport samochodowy	75 023	119 740	214 204	233 310	259 708
	○ zarobkowy	46 892	92 866	173 126	193 860	216 155
	• transport rurociągowy	20 354	25 388	24 157	22 325	20 112
	• żegluga śródlądowa	1 173	1 277	1 030	815	768
	• żegluga morska	133 654	31 733	19 773	20 299	16 299
13	Obroty ładunkowe w morskich portach handlowych w tys. ton	47 871	54 770	59 507	58 825	64 104
14	Statki wchodzące do morskich portów handlowych					
	• liczba	35 238	17 133	19 947	18 429	17 804
	• pojemność NT w tys.	40 479	51 580	69 799	73 720	75 930
15	Wypadki drogowe					
	• liczba wypadków	57 331	48 100	38 832	37 062	35 847
	• ofiary śmiertelne	6 294	5 444	3 907	3 577	3 357
	• ranni	71 638	61 191	48 952	45 792	44 059

Źródło: Opracowanie własne na podstawie GUS „Transport – Wyniki działalności w 2013 r.", Warszawa 2014 r., s. 76-83.

(+ 5,6 %), w tym nadano przesyłki o łącznej masie 230 270 tys. ton (+ 0,8 %) według kierunków komunikacji w 2013 r. Nadanie wewnętrzne (krajowe) wynosiło 163 579 tys. ton, a nadanie za granicę, drogą lądową i przez porty stanowiło 28 863 tys. ton. Przyjęcie z zagranicy drogą lądową i przez porty wyniosło 34 907 tys. ton. Tranzyt – 5 216 tys. ton (+ 5,8 %). Koleje wąskotorowe obsłużyły 31 tys. ton i przewozy manewrowe 12 933 tys. ton (+ 27,6 %).

Znaczącą pozycję towarową w przewozach ogółem przewoźników stanowią minerały surowe, jak węgiel kamienny i brunatny oraz kamienie, piasek, żwir i gliny - 146 885 tys. ton, tj. aż 63,2 % ogółu masy przewozowej. Bardziej szczegółowe dane w odsetkach prezentuje **rysunek 1**.

Wielkość pracy przewozowej wynosiła 50 953,6 mln tonokilometrów, a pracy przewozowej wykonanej przy przewozach wewnętrznych (krajowych) osiągnęła poziom 28 245,6 mln tonokilometrów, przy przewozie za granicę – 9 837,3 mln tonokilometrów oraz przyjęcie z zagranicy – 9 494,0 mln tonokilometrów.

Przewozy ładunków w kontenerach wielkich transportem kolejowym normalnotorowym w 2013 r. ogółem wyniosły 8 527 tys. ton (+ 8,3 %), w komunikacji krajowej 2 602 tys. ton (+ 17,2 %), a w komunikacji międzynarodowej 5 925 tys. ton, przy średniej odległości przewozu 1 tony ładunku 360 km. W przewozach ładunków transportem intermodalnym osiągnięto wzrost do 681 273 szt., przy czym wyniósł on aż 1 091 888 TEU[3]. W jednostkach intermodalnych przewieziono różnych towarów w wielkości 8 527 437 ton, a praca przewozowa uzyskała poziom 3 068 015 tys. tonokilometrów. Przewozy ogółem w kontenerach wielkich, w tym kontenerów 20' było 258 118 sztuk, kontenerów 30' - 28 380 sztuk i 40' i większych było 384 493 sztuk. Ogółem pojazdów samochodowych ciężarowych przewożonych transportem intermodalnym było:

- ciągników siodłowych połączonych z naczepami – 2 sztuki,
- bez ciągników siodłowych – 5 505 sztuk,
- nadwozi samochodowych – 2 318 sztuk.

Nie mniej, w przewozach tranzytowych przemieszczono w ten sposób tylko 2 sztuki, a mogłoby być dużo więcej, podobnie jest z nadwoziami samochodowymi.

1 Do 2001 r. sieć PKP, od 2002 r. sieć PKP oraz innych podmiotów będących zarządcami sieci kolejowej.

2 Od 2002 r. na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 7 maja 2002 r. nowelizującego przepisy kwalifikujące drogi wodne do żeglugi śródlądowej (Dz. U. nr 77, poz. 695).

3 Liczba kontenerów w przeliczeniu na kontenery 20', np. 1 kontener 40' = 2 TEU.

Transport drogowy

Przedsiębiorstwa transportu samochodowego posiadają strukturę rozproszoną, w różnych miejscowościach. Analiza szczegółowych tabeli o przewozach ładunków transportem samochodowym w 2013 r. daje informację, iż transport ten wyniósł ogółem 1 553 050 tys. ton[4], w czego transportem zarobkowym 857 959 tys. ton, w tym podmioty transportu samochodowego – 652 862 tys. ton. Udział przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób stanowił – 229 724 tys. ton.

Przewozy ładunków transportem samochodowym według kierunków transportu ogółem wyniosły 1 300 608 tys. ton, z czego transportem krajowym 1 117 001 tys. ton (+ 3,2 %), a transportem międzynarodowym – 183 607 tys. ton (+12,9 %), w tym eksport stanowił – 62 877 tys. ton, import – 53 699 tys. ton, przewozy pomiędzy obcymi krajami – 44 973 tys. ton i kabotaż 22 058 tys. ton.

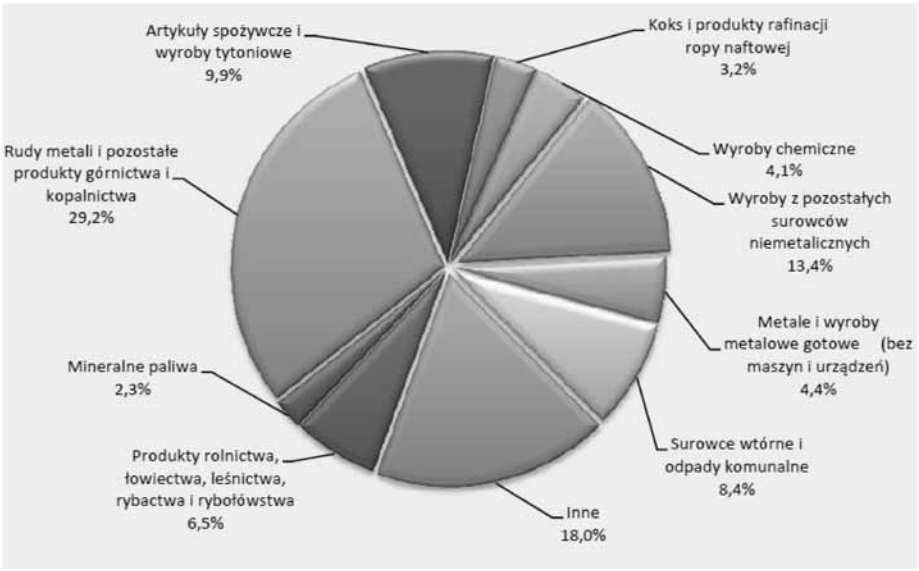
Znaczącą pozycję struktury ładunków przewożonych transportem samochodowym według grup ładunków w 2013 r. stanowią m.in. rudy metali i pozostałe produkty górnictwa, artykuły spożywcze i wyroby tytoniowe, wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych i produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa i rybactwa, surowce wtórne i odpady komunalne, które łącznie dają 67,4 % ogółu masy przewozowej. Bardziej szczegółowe dane w odsetkach prezentuje **rysunek 2**. Największy wzrost można zauważyć w przewozach mebli i pozostałych wyrobów gotowych (41,8 %), produktów spożywczych, napoi i wyrobów tytoniowych (26,2 %), a także drewna i wyrobów z drewna, wyrobów poligraficznych (22,8 %).

Wielkość pracy przewozowej według kierunków transportu ogółem wynosiła 247 594 mln tonokilometrów, a pracy przewozowej wykonanej przy transporcie krajowym osiągnęła poziom 100 320 mln tonokilometrów, przy przewozie na eksport - 54 296 mln tonokilometrów oraz w imporcie – 47 878 mln tonokilometrów. Przewóz pomiędzy obcymi krajami wyniósł 37 721 mln tonokilometrów. Nadal pośród tych przedsiębiorstw przeważały małe firmy, o liczbie pracujących nie przekraczającej 9 osób, których udział wyniósł 64,8 % w przewozach ładunków i 33,7 % w pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach.

Ponadto zamieszczono tabele informacyjne o wojewódzkich bilansach przewozów ładunków transportem samochodowym, wskazując wielkości nadania ładunków z województwa i ich przeznaczenia oraz wielkości przyjęcia towarów do województw, z uwzględnieniem eksportu i importu towarów.

Przewozy ładunków transportem samochodowym zarobkowym w 2013 r. wynosiły ogółem w kontenerach 9 794 tys. ton (+ 5,3 %), w tym transporcie krajowym 7 236 tys. ton (+ 9,8 %), a średnia odległość przewozu 1 tony ładunku wynosiła 533 km, a w przewozach krajowych 185 km.

Rysunek 2. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym wg grup ładunków w 2013 r. (w odsetkach)



Źródło: GUS „Transport – Wyniki działalności w 2013 r.", Warszawa 2014 r., s. 55.

Transport lotniczy

W Polsce linie lotnicze są zarządzane przez firmę PLL „LOT" w Warszawie. Sieć regularnej komunikacji lotniczej w 2013 r. obsługiwała 113 tras lotniczych, w tym krajowych -17 i zagranicznych – 96, a liczba miast, z którymi utrzymywana jest regularna komunikacja wynosi 79, w tym sieci krajowej 10. Stan taboru lotniczego, w dniu 31 grudnia 2013 r. ogółem wynosił 68 samolotów różnych typów, transportu lotniczego rozkładowego (regularnego), w tym 5 samolotów Boeing typu dreamliner -787-85 D. W porównaniu z rokiem poprzednim zmniejszeniu do 179 uległa liczba śmigłowców lotnictwa cywilnego (- 17 sztuk)

Przewozy ładunków transportem lotniczym w 2013 r. wyniosły ogółem 36 685 ton (- 9,9 %), w komunikacji krajowej 6 458 ton (- 8,0 %), a w komunikacji międzynarodowej 30 227 ton (- 10,3 %). Przeładunek ładunków w 11 portach lotniczych obejmował w portach krajowych 11 912 ton (+ 8,4 %), a zagranicznych 75 592 (+ 11,8 %), w tym głównym porcie w Warszawie, dotyczący polskich i obcych samolotów komunikacyjnych.

Żegluga śródlądowa

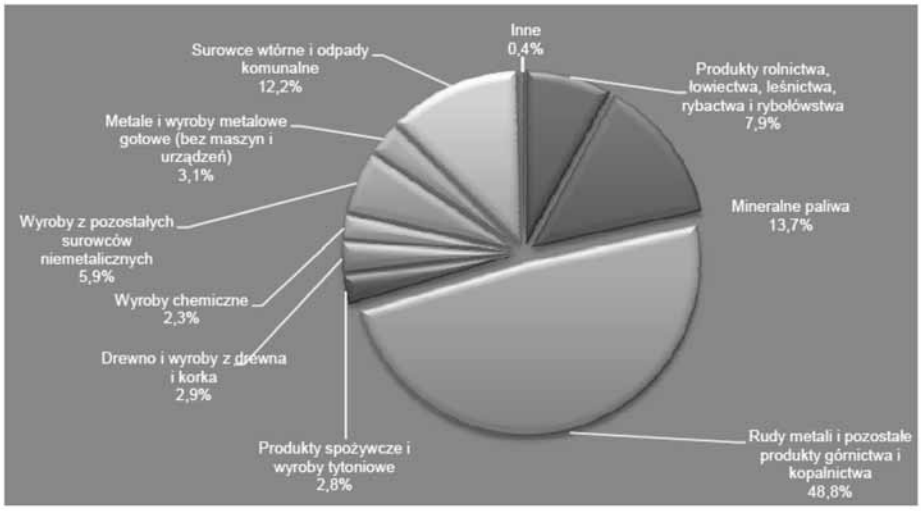
Drogi żeglugi śródlądowej mają swe siedziby w aż siedmiu rejonach wodnych – Gdańsku, Gliwicach, Krakowie, Poznaniu, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu. Drogi wodne śródlądowe żeglowne w 2013 r. stanowiły ogółem 3 655 km, w tym rzeki żeglowne – 2 417 km, skanalizowane odcinki rzek – 644 km, kanały – 336 km i jeziora żeglowne – 258 km. Większość z tych dróg wodnych jest zaliczonych według klas o znaczeniu regionalnym -3 441 km, reszta o znaczeniu międzynarodowym – 214 km. Tabor holowniczy żeglugi śródlądowej, to holowniki 17 sztuk oraz pchacze – 192 sztuki. Tabor barkowy obejmował barki do pchania – 499 sztuk, do holowania – 1 sztuka, a barki z własnym napędem – 71 sztuk.

4 Dane częściowo szacunkowe.

W 2013 r. żeglugą śródlądową przewieziono 5 044 tys. ton ładunku (+ 110,2 %), przy wykonanej pracy przewozowej wynoszącej – 767 972,0 tonokilometrów, przy zwiększonej do 152 km odległości przewozu 1 tony ładunku. Przewozy ładunków w transporcie krajowym zwiększyły się o 35,6 % (do 2 229 tys. ton). Udział przewozów między portami zagranicznymi wyniósł 1 976 ton ogółu przewozów międzynarodowych, a wielkość pracy przewozowej – 536 642,6 tonokilometrów. Znaczącą pozycję w udziale ogólnych przewozach ładunków tą gałęzią transportu miały przewozy rudy metali i pozostałe produkty górnictwa oraz mineralne paliwa, w tym węgiel kamienny do Wrocławia, surowce wtórne i odpady komunalne. Bardziej szczegółowe dane w odsetkach prezentuje **rysunek 3**.

Udział przewozów ładunków żeglugą śródlądową w transporcie krajowym według stref odległości 2013 r. kształtował się następująco - ogółem 2 229 tys. ton, z czego według grup ładunków i stref odległości, m.in.– do 49 km -1 670 tys. ton, do 50-149 km – 534 tys. ton, do 150-299 km – 22 tys. ton, do 300-499 km – 0,3 tys. ton i powyżej 500 km - 3 tys. ton.

Rysunek 3. Struktura przewozów ładunków żeglugą śródlądową wg grup ładunków w 2013 r. (w odsetkach)



Źródło: GUS „Transport – Wyniki działalności w 2013 r.", Warszawa 2014 r., s. 59.

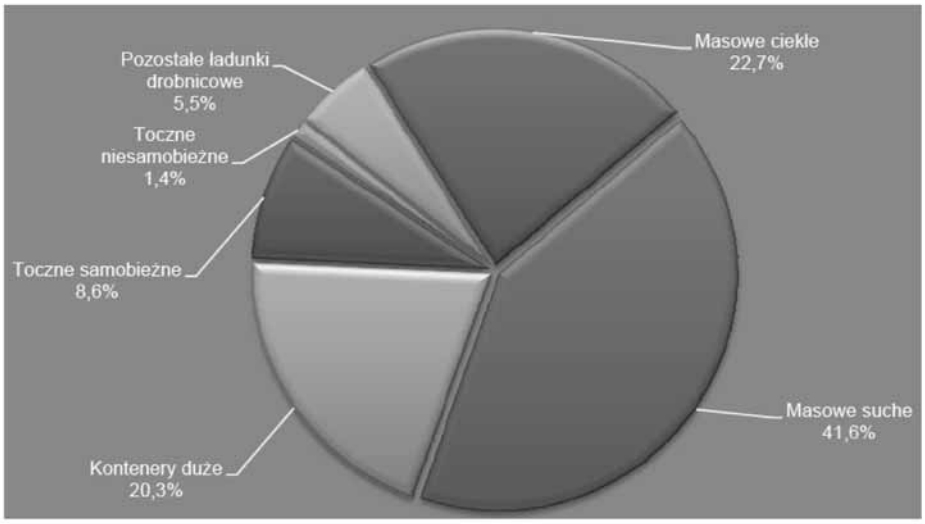
Żegluga morska

Polskie spółki żeglugowe morskie mają swe siedziby w Gdyni i Szczecinie – Polskie Linie Oceaniczne S.A. oraz Polska Żegluga Morska. Flota transportowa polskich armatorów i operatorów według rodzajów statków na koniec 2013 r. liczyła 110 statków o nośności (DWT) – 3 036 065 ton i pojemności brutto (GT) – 2 084 373 tony. Średni wiek statku wynosił 15 lat, w poprzednim roku 16 lat. Z liczby statków ogółem przypada na statki polskie 22 jednostki, pod obcą banderą, w tym bahamską – 38 statków, cypryjską - 16 statków, liberyjską – 15 statków, maltańską – 11 statków oraz 6 statków Vanuatu.

Polscy przewoźnicy morscy przewieźli 6 965 tys. ton ładunków, tj. o 6,8 % mniej niż w roku poprzednim, a praca przewozowa osiągnęła 16 298,6 mln tonokilometrów i była o 19,7 % mniejsza aniżeli rok wcześniej. Żeglugą regularną (bliskiego zasięgu, zasięgu oceanicznego) przewieziono 6 191 tys. ton, notując wzrost przewozów na poziomie 1,8 %. W żegludze nieregularnej przewieziono 774 tys. ton, tj. o 44,5 % mniej, a praca przewozowa była mniejsza aż o 73,4 %. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku wynosiła ogółem 2 340 km, a w zasięgu oceanicznym aż 23 521 km. Udział przewozu ładunków według relacji przewozów z portami polskimi m.in. wynosi ogółem 6 119 tys. ton, z czego wywóz z polskich portów stanowi 3 310 tys. ton, a przywóz do portów polskich 2 809 tys. ton; pomiędzy portami zagranicznymi – 761 tys. ton.

Przewozy ładunków żeglugą morską według grup ładunków 2013 r. wynosiły ogółem 6 965 tys. ton, z tego: masowe ciekłe (niezjednostkowane) - 449 tys. ton, masowe suche (niezjednostkowane) – 325 tys. ton, drobnica – 6 191 tys. ton (ładunki toczne – 4 612 tys. ton). Ładunki polskiego handlu zagranicznego stanowiły 1 064 tys. ton (+ 28,1 %), w tym ładunki własnej gestii transportowej - 895 tys. ton (+ 15,4 %). Właśnie, to gestia transportowa jest tym celem, którym nadawca przesyłki najbardziej się interesuje, ponieważ od tego zależy sposób opłacania należności przewozowych.

Rysunek 4. Struktura obrotów ładunkowych wg grup ładunkowych w 2013 r. (w odsetkach)



Źródło: GUS „Transport – Wyniki działalności w 2013 r.", Warszawa 2014 r., s. 60.

Porty morskie

Długość nabrzeży w portach morskich wzrosła do 76 328 metrów (+ 5,1 %), w tym nabrzeży przeładunkowych do 43 724 m. Obroty ładunkowe ogółem w portach morskich według relacji przeładunkowych, kategorii ładunkowych oraz portów wynosiły 64 104,2 tys. ton (+ 9,0 %), z czego materiały masowe ciekłe (niezjednostkowane) – 14 527,1 tys. ton (+ 4,0 %), masowe suche (niezjednostkowane) – 26 659,1 tys. ton (+ 10,2 %), kontenery duże – 13 042, 3 tys. ton (+ 21,0 %), toczne samobieżne -5 487,2 tys. ton (+ 4,8 %), toczne niesamobieżne – 885,6 tys. ton i pozostałe ładunki drobnicowe (łącznie z małymi kontenerami < 20') – 3 502,9 tys. ton. W strukturze obrotów ładunkowych największy udział miały ładunki masowe suche – 41,6 %, ładunki masowe ciekłe – 22,7 % oraz kontenery duże – 20,3 %, co przedstawia **rysunek 4**. Udział portów morskich w ogólnych obrotach ładunkowych wynosił: Gdańsk – 42,4 %, Gdynia – 23,5 %, Świnoujście – 18,7 %, Szczecin – 12,3 % i Police – 2,3 %.

W międzynarodowym obrocie morskim w polskich portach według miejsca załadunku / wyładunku w 2013 r. przeładowano łącznie 62 898,1 tys. ton (+9,0 %), z czego ładunków: masowych ciekłych – 14 108,3 tys. ton, masowych suchych – 25 903,1 tys. ton, kontenerów dużych – 13 022,7 tys. ton, tocznych samobieżnych – 5 487,2 tys. ton, tocznych niesamobieżnych – 885,7 tys. ton i pozostałych ładunków drobnicowych – 3 491,1 tys.ton. Dominujący udział w tym obrocie miały obroty z krajami Europy 78,7 %, w tym z krajami Unii Europejskiej – 73,7 %. Spośród krajów UE w łącznych obrotach najwięcej posiadały kraje: Niemcy – 21,0 %, Szwecja – 20,7 % i Holandia – 13,9 %. Obroty z krajami Azji stanowiły wielkość 7,0 % międzynarodowego obrotu morskiego portów polskich, z krajami Afryki – 6,3 %, z Ameryką Północną – 4,5 % oraz krajami Ameryki Środkowej i Południowej - 3,2 %.

Udział w obrotach ładunków w portach morskich według relacji przeładunkowych, grup ładunków oraz portów wynosił ogółem 64 104,2 tys. ton, z tego:

- produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa – 4 757,6 tys. ton,
- węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny – 19 769,6 tys. ton, w tym węgiel kamienny – 11 342,0 tys. ton,
- rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa – 6 303,2 tys. ton,
- koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej - 5 426,3 tys. ton, w tym ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej – 4 530,6 tys. ton,
- puste kontenery i opakowania – 9 208,2 tys. ton,
- towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowych razem – 4 403,5 tys. ton.

Obrót ładunków tranzytowych w portach morskich ogółem wyniósł 11 607 685 ton, z tego w porcie Gdańsk przeładowano 7 796 731 ton, w porcie Gdynia - 21 827 ton, w porcie - Szczecin 839 790 ton i w porcie Świnoujście 2 949 337 ton. W obrocie ładunków w tranzycie lądowo-morskim z wielkości ogółem 1 194 945 ton przypada m.in. w komunikacji z Czechami 571 002 tony, ze Słowacją - 162 498 ton, z Niemcami -93 883 tony, z Węgrami - 73 388 ton i pozostałe kraje 217 909 ton. Udział ładunków w kierunku odwrotnym, tj, w obrocie morsko-lądowym wyniósł ogółem 4 405 792 ton, z tego w komunikacji z Austrią 105 185 ton, z Czechami - 790 830 ton, z Niemcami -1 938 345 ton, ze Słowacją - 1 291 470 ton i pozostałe kraje 114 479 ton.

Obroty ładunkowe kontenerów w portach morskich, z ładunkiem osiągnęły wielkości 1 505 133 TEU[5], z tego przeładowano w porcie Gdańsk – 887 336 TEU, w porcie Gdynia - 574 669 TEU, w porcie Szczecin – 42 763 TEU i porcie Świnoujście - 365 TEU. Udział samochodów ciężarowych w obrotach ładunkowych, z ładunkiem stanowił ogółem – 365 588 pojazdów, z tego w porcie w Gdańsku – 6 452 sztuki, w Gdyni 86 113 sztuk i porcie Świnoujście 273 023 sztuk. Wielkość wagonów, przyczep ciężarowych i podwozi niskich, z ładunkiem ogółem, z tego wagony ze Świnoujścia – 8 100, przyczep ciężarowych i naczep luzem – 28 553 sztuki oraz podwozi niskich z Gdyni – 10 492 sztuki.

Przegląd międzynarodowy

Opracowanie Głównego Urzędu Statystycznego zawiera również część przeglądu międzynarodowego dotyczącego m.in.:

- liczby pracujących i wielkości obrotów przedsiębiorstw transportowych według rodzajów transportu w krajach Unii Europejskiej w 2011 r.,
- struktury przewozów ładunków i pasażerów według rodzajów transportu lądowego w krajach UE w 2012 r.,
- transportu kolejowego w krajach UE w 2011 i 2012 r.,
- autostrad i pojazdów samochodowych w krajach UE w 2011 i 2012 r.,
- ruchu drogowego na terytorium kraju według rodzaju pojazdów w krajach UE w 2011 r.,
- przewozów ładunków i pasażerów transportem drogowym w krajach UE w 2011 i 2012 r.,
- obrotów ładunkowych w portach morskich w krajach UE w 2011 i 2012 r.,
- obrotów ładunkowych według kategorii ładunkowych w portach morskich w krajach UE w 2012 r.

Aneks

Ponadto publikacja GUS obejmuje aneks dotyczący liczby pojazdów przekraczających zewnętrzne granice UE w granicach Polski oraz drogi publiczne o twardej nawierzchni (wybrane kategorie dróg – miejskich, zamiejskich).

Wszystkie te wyniki działalności transportowej zostały osiągnięte przy nieznacznym wzroście zatrudnienia o 2 700 osób oraz wyższym o 112,1 zł przeciętnym miesięcznym wynagrodzeniu brutto, które osiągnęło poziom 3 268,6 zł uzyskiwanym na podstawie stosunku pracy. Wzrosły również przychody z całokształtu działalności transportowej osiągając wynik 185 740,4 mln zł. Przy tym należy zauważyć, iż w analizowanym okresie znacząco nastąpiła zamiana trendu wzrostu tych przychodów, prawie 4,7 razy z sektora publicznego na prywatny, co potwierdza coraz szybszy rozwój sektora prywatnego.

Publikacja „Transport - Wyniki działalności w 2013 r." zawiera objaśnienia ważniejszych znaków umownych i skrótów interpunkcyjnych oraz została wydana dwóch językach: polskim i angielskim.

dr Edward Mendyk

5 Patrz uwaga 1.

Transport wodny śródlądowy jako ogniwo multimodalnego łańcucha logistycznego

1. Szanse włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuchy logistyczne w świetle polityki rozwoju transportu w Polsce

Jedną z podstawowych wytycznych Białej Księgi z 2011 r. określającej założenia europejskiej polityki transportowej w perspektywie do 2050 r., jest optymalizacja multimodalnych łańcuchów logistycznych poprzez szersze zastosowanie bardziej zasobooszczędnych i mniej degradujących środowisko gałęzi transportu. Tego typu podejście sprzyja rozwojowi transportu wodnego śródlądowego.

W przypadku żeglugi śródlądowej szczególnym obszarem powiązań multimodalnych są powiązania z transportem morskim, zwłaszcza w zakresie obsługi kontenerowej portów morskich. Z aktualnych prognoz resortu transportu wynika, że obroty kontenerowe w portach morskich w Polsce w perspektywie do 2020 r. mogą wzrosnąć od 3 do 4 mln TEU[1]. W porównaniu z wynikami z 2013 r. oznacza to, odpowiednio 1,5-krotny i 2-krotny wzrost przeładunków. Osiągnięcie tych wyników w znacznym stopniu wiąże się z koniecznością poprawy konkurencyjności portów morskich. Stąd też jednym z celów wskazanych w Dokumencie Implementacyjnym z października 2014 r. do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), jak wynika z tabeli 1, jest zapewnienie lepszej dostępności transportowej do portów morskich od strony lądu, dzięki rozwojowi infrastruktury drogowej, kolejowej oraz niektórych szlaków rzecznych[2]. W dokumencie tym wskazano jednocześnie na celowość przeniesienia części potoków przewozowych na zapleczu portów morskich na alternatywne, w stosunku do transportu drogowego, gałęzie transportu, a więc i transport wodny śródlądowy.

Tabela 1

Główne cele operacyjne zakładane do osiągnięcia w sektorze transportu morskiego

Poprawa dostępu do portów morskich od strony lądu, w tym rozwój funkcji multimodalnych portów morskich
Przeniesienie części potoków przewozowych w relacjach zaplecze – porty morskie - zaplecze na alternatywne w stosunku do transportu drogowego gałęzie transportu
Poprawa dostępu do portów morskich od strony morza oraz poprawa infrastruktury portowej w celu jej dostosowania do zmieniającej się struktury przeładunków oraz obsługi coraz większych statków handlowych.

Źródło: Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, październik 2014 r.

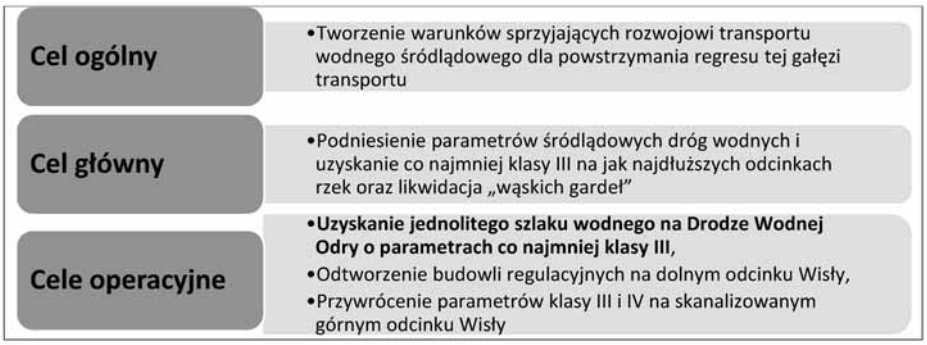
Aktualnie podstawą dla realizacji zadań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce są:

- MasterPlany dla obszarów dorzecza Odry i Wisły (zatwierdzone przez Radę Ministrów 26 sierpnia 2014 r.),
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) z 22 stycznia 2013 r. wraz, z jej uszczegółowieniem w Dokumencie Implementacyjnym.

Zgodnie z ustawą z dnia 28 listopada 2014 r. utraciła moc ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006"[3]. W ustawie z 28 listopada stwierdzono jednak, że będą kontynuowane wcześniej rozpoczęte inwestycje, spośród których priorytetowe znaczenie dla funkcji transportowej tej drogi wodnej ma dokończenie budowy stopnia wodnego w Malczycach. Stopnień ten będzie kolejnym 25. stopniem wodnym na górnej Odrze, a zasadniczym celem tej inwestycji jest podparcie ostatniego stopnia wodnego na Odrze skanalizowanej – w Brzegu Dolnym. Poniżej tego stopnia powstał bowiem wybój sięgający 12 m głębokości, zagrażający jego stateczności. Według aktualnych szacunków łączne nakłady na budowę tego obiektu wyniosą 822 mln zł[4], a przewidywany termin zakończenia tej inwestycji to 2015 r.

W Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. najwyższy priorytet spośród śródlądowych dróg wodnych w Polsce nadany został Drodze Wodnej Odrze. Jak wynika z rys. 1, ta droga wodna od Gliwic do ujścia do morza ma uzyskać przynajmniej parametry techniczne III klasy (podobnie jak założono we wcześniejszym Programie dla Odry 2006).

Istnieją więc szanse na szersze transportowe wykorzystanie tej drogi wodnej. Wątpliwe jest jednak włączenie Odry do obsługi zaplecza portów Szczecin-Świnoujście w zakresie przewozów kontenerowych. W Dokumencie Implementacyjnym nie wskazuje się bowiem na inwestycje związane z przebudową mostów w celu zwiększenia ich prześwitu. Z punktu widzenia wymagań żeglugi kontenero-



Rys. 1. Cele rozwojowe do osiągnięcia w sektorze transportu wodnego śródlądowego
Źródło: Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, październik 2014 r.

1 Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku). Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, lipiec 2013.
2 Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Warszawa październik 2014 r.
3 Ustawa z dnia 28 listopada 2014 r. o uchyleniu ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006". Dz. U. 2014, poz. 1856.
4 MasterPlan dla obszaru dorzecza Odry. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Warszawa 2014.

Rys. 2. Międzynarodowe drogi wodne w Polsce

Źródło: Rewitalizacja szlaku wodnego Dniepr-Wisła, http://www.motorowy.pl/artykul/12-03-2014/rewitalizacja-szlaku-wodnego-dniepr-wisla

wej minimalne prześwity w świetle mostów, w zależności od liczby warstw przewożonych kontenerów powinny wynosić:

- 5,25 m – dla dwóch warstw kontenerów,
- 7,0 m – dla trzech warstw kontenerów,
- 9,0 m – dla czterech warstw kontenerów.

Aktualnie większość mostów na Odrze nie ma prześwitu warunkującego minimalną opłacalność żeglugi kontenerowej (przewozy w dwóch warstwach kontenerów).

Z perspektywy obserwowanych aktualnie tendencji rozwoju obrotów kontenerowych w portach morskich w Polsce, w szczególności istnieje potrzeba usprawnienia funkcjonowania lądowo-morskich łańcuchów logistycznych, na zapleczu portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Porty te zajmują bowiem dominującą pozycję na rynku portowych obrotów kontenerowych (97% ogółu kontenerowych w Polsce).

W tym świetle zagospodarowane dolnej Wisły jest więc aktualnie poważnym wyzwaniem dla kreatorów polityki transportowej. Do poprawy warunków nawigacyjnych na dolnej Wiśle powinna zachęcać ukończona modernizacja wejścia do portu morskiego w Gdańsku, poprzez przebudowę toru wodnego na Martwej Wiśle (prace zakończono w kwietniu 2014 r.) oraz Motławie (zakończenie inwestycji we wrześniu 2014 r.). Inwestycja ta polegała na pogłębieniu do 7 m i poszerzeniu Kanału Płonie (najwęższego odcinka Martwej Wisły) z 30 m do 51 m. Dzięki temu istnieje możliwość wpływania do wewnętrznych obszarów portowych statków o większym zanurzeniu[5]. Inwestycja ta stwarza więc szanse rozwoju firm zlokalizowanych w porcie, a także położonych nad Martwą Wisłą, w tym m.in. dla największej w Polsce rafinerii ropy naftowej należącej do Grupy Lotos S.A. W tych nowych warunkach władze spółki rozważają bowiem możliwość budowy terminala przeładunkowego dla obsługi transportu surowców i paliw płynnych droga wodną.

Przesłanką zagospodarowania dolnej Wisły jest także duże zainteresowanie Ukrainy i Białorusi stworzeniem międzynarodowej drogi wodnej E40 Bałtyk - Morze Czarne (rys. 2), przez Wisłę dolną, Bug, Dniepr. Kraje te bardzo zainteresowane są stworzeniem dostępu do portu morskiego w Gdańsku, a ponadto drogę wodną E40 postrzegają jako jeden ze sposobów integracji z gospodarką UE. Podczas gdy Dniepr i Prypeć odpowiadają w międzynarodowym standardom i w efekcie gwarantują odpowiednie głębokości, to Bug Zachodni od Warszawy do Brześcia jest całkowicie nieżeglowny, a parametry na dolnej Wiśle są zbyt niskie i niestabilne, uniemożliwiając eksploatację nowoczesnych statków.

Aktualnie realizowany jest międzynarodowy projekt *„Odtworzenie Szlaku Wodnego E40 na odcinku Dniepr-Wisła. Od strategii do planowania”*. Celem projektu jest wypracowanie optymalnego wariantu zagospodarowania tej drogi wodnej i opracowanie studium jego wykonalności. Projekt jest finansowany przez Unię Europejską z programu współpracy transgranicznej Polska – Białoruś – Ukraina 2007-2013[6].

W realizację projektu, oprócz władz lokalnych i instytucji związanych z gospodarką wodną, szczególnie zaangażowały się władze Ukrainy i Białorusi, które podpisały Porozumienie europejskie o głównych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia AGN[7], a tym samym zobowiązały się o zapewnienia międzynarodowych standardów drogom wodnym ujętym w tym Porozumieniu. Strona polska jak do tej pory nie podpisała tej umowy i nie zajęła konkretnego stanowiska względem zapewnienia funkcji żeglugowej na odcinkach drogi wodnej E40 przebiegających przez terytorium Polski.

Przywrócenie funkcji żeglugowej na dolnej Wiśle nie znajduje także właściwego miejsca w polityce rozwoju transportu w Polsce. W MasterPlanie dla obszaru dorzecza Wisły przewidziane zostały głównie zadania inwestycyjne mające na celu zwiększenie ochrony

Tabela 2

Wykaz zadań w zakresie funkcji transportowej drogi wodnej Wisły planowanych do realizacji w dokumencie implementacyjnym

Zadanie inwestycyjne	Planowane zakończenie inwestycji
Odbudowa budowli regulacyjnych na dolnej Wiśle	2022
Budowa stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka, element śluza	2022 i później
Modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szkarpawy i Martwej Wisły (tzw. gdański węzeł wodny)	2021
Rewitalizacja Brdy skanalizowanej wraz z przebudową obiektów Bydgoskiego Węzła Wodnego	2021
Modernizacja budowli hydrotechnicznych na Kanale Bydgoskim, na odcinku od km 14,8 do km 38,9 obejmująca śluzy: Okole, Czyżkówko, Prądy, Osowa Góra, Józefinki i Nakło Wschód oraz jaz Józefinki	2020
Budowa stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle	2022

Źródło: Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu…

5 Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap II – przebudowa szlaku wodnego na martwej Wiśle i Motławie. Urząd Morski w Gdyni, http://www.umgdy.gov.pl/?p=3297.

6 Rewitalizacja szlaku wodnego Dniepr-Wisła, http://www.motorowy.pl/artykul/12-03-2014/rewitalizacja-szlaku-wodnego-dniepr-wisla

7 Polska odcina Ukrainę od Europy, http://porteuropa.eu/ukraina/e-40/5049-polska-odcina-ukraine-od-europy

przeciwpowodziowej. Zadania związane z funkcją żeglugową powiązane są natomiast bezpośrednio z rewitalizacją Kanału Bydgoskiego, Kanału Elbląskiego oraz przebudową toru wodnego do portu w Elblągu.

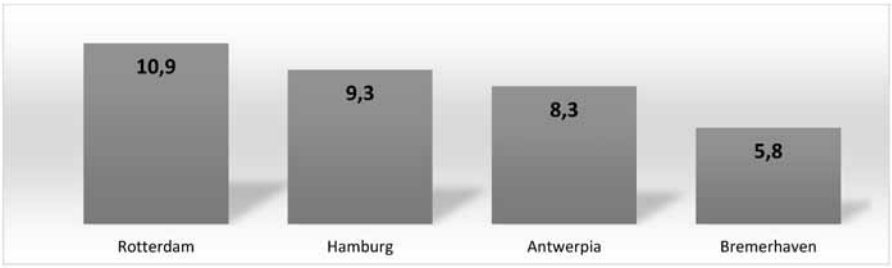
W większym stopniu do funkcji żeglugowej Wisły nawiązano w Dokumencie Implementacyjnym (tabela 2), z którego wynika, że na Wiśle planowane są inwestycje mające na celu odtworzenie budowli regulacyjnych na dolnym odcinku (do 2022 r.) oraz modernizację śluz na tzw. gdańskim węźle wodnym (do 2021 r.) oraz budowę stopnia wodnego poniżej Włocławka i stopnia wodnego na górnej Wiśle – Niepołomice.

Z punktu widzenia funkcji transportowej drogi wodnej, inwestycje te mają zbyt mały zakres i nie spowodują wyraźnej poprawy żeglowności dolnej Wisły. Pod znakiem zapytania stoją więc nie tylko szanse na wzrost roli żeglugi śródlądowej w multimodalnych łańcuchach dostaw Polsce, ale nawet szanse na poprawę pozycji konkurencyjnej portów morskich w Polsce. Sprawność połączeń z zapleczem stanowi bowiem jedną z podstawowych determinant pozycji konkurencyjnej portu.

2. Żegluga śródlądowa jako ogniwo multimodalnych łańcuchów logistycznych na zapleczu portów morskich w Europie

Odmienna sytuacja jest obserwowana w krajach Europy Zachodniej. W krajach tych transport wodny śródlądowy odgrywa ważną rolę w obsłudze portów morskich. Okazuje się, że pozycja żeglugi śródlądowej jest szczególnie silna w największych, pod względem przeładunków kontenerów, portach europejskich: Rotterdam, Hamburg, Antwerpia, Bremerhaven (rys. 3).

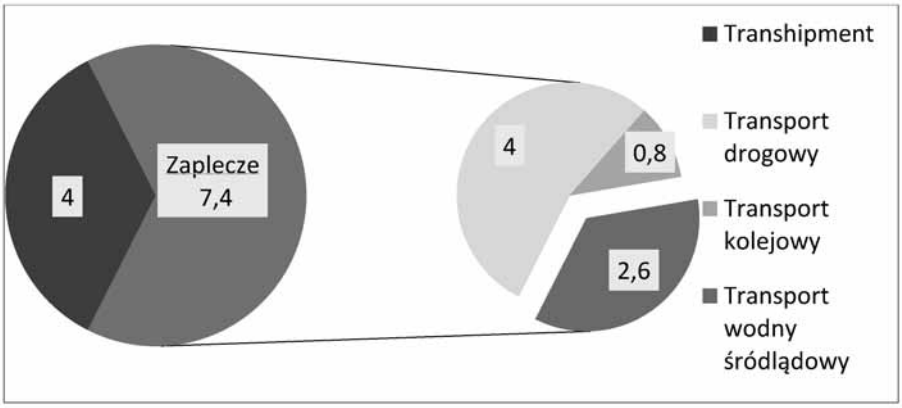
W największym w Europie porcie kontenerowym – Rotterdamie w 2013 r. przewozy kontenerów żeglugą śródlądową w relacjach z zapleczem wynosiły 2,6 mln TEU i stanowiły 35,1% (w 2012 r. – 34,8%) ogółu przewożonych kontenerów w tych relacjach (rys. 4). W strategii rozwoju portu przewiduje się, że w Rotterdamie w perspektywie do 2020 r. żegluga śródlądowa będzie obsługiwała 41% obrotów kontenerowych, a w 2035 r. udział ten wzrośnie do 45%[8]. Silną pozycję zajmuje także transport wodny śródlądowy na zapleczu portu morskiego w Antwerpii. W 2013 r. udział tej gałęzi w obsłudze w obsłudze kontenerów wynosił 36%, i przewiduje się, że w perspektywie do 2020 r. udział ten wzrośnie do 42%[9].



Rys. 3. Największe porty kontenerowe w Europie pod względem przeładunków kontenerowych w 2013 r. (mln TEU)
Źródło: Eurostat, Top 20 ports - Volume (in TEUs) of containers handled in each port, by loading, statushttp://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_mg_am_pvh&lang=en

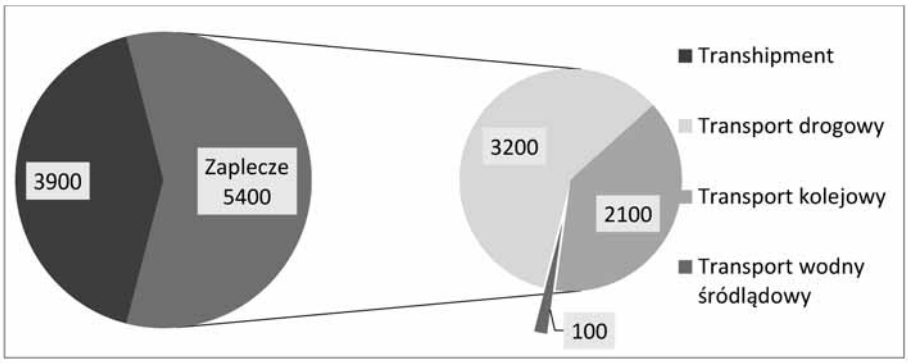
Relatywnie mały udział żeglugi śródlądowej w obsłudze kontenerów jest obserwowany, w drugim pod względem znaczenia w przeładunkach kontenerów – porcie Hamburg. Udział ten aktualnie wynosi 2% i przewiduje się, że zostanie utrzymany do 2025 r. Obecnie na statki żeglugi śródlądowej przeładowuje się w Hamburgu rocznie 100 tys. TEU (rys. 5). Jednak z prognoz wynika, że w 2025 r. w porównaniu do 2010 r. przewozy kontenerów

Rys.4. Przeładunki kontenerów w Rotterdamie i udział gałęzi transportu w przewozach kontenerowych na zapleczu w 2013 r. (mln TEU)



Źródło: Port of Rotterdam. Port statistics. Modal split containers, www.portofrotterdam.comken.html

Rys. 5. Przeładunki kontenerów w Hamburgu i udział gałęzi transportu w przewozach kontenerowych na zapleczu w 2013 r. (tys. TEU)



Źródło: Hafen + Transport Intermodal. Containerticker. „Schiffahrt Hafen Bahn und Technik" 2014, nr 7, 2006, nr 1; Daten & Fakten, Modal Split im Containerverkehr 2013, http://www.hafen-hamburg.de/figures/facts

8 Konzeptstudie zur Verkehrsverlagierung vom Lkw auf Binnenschiffe und zur Stärkung der Hinterlandverkehre. http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article113097228/Hamburg-will-Binnenschifffahrt-staerken.html; P. Langen: Towards efficient and sustainable transport chains: the case of the port of Rotterdam, http://dev.sefacil.com/sites/sefacil.com/files/Toward%20efficient%20and%20sustainable%20transort%20chains%20-%20DE%20LANGEN.pdf

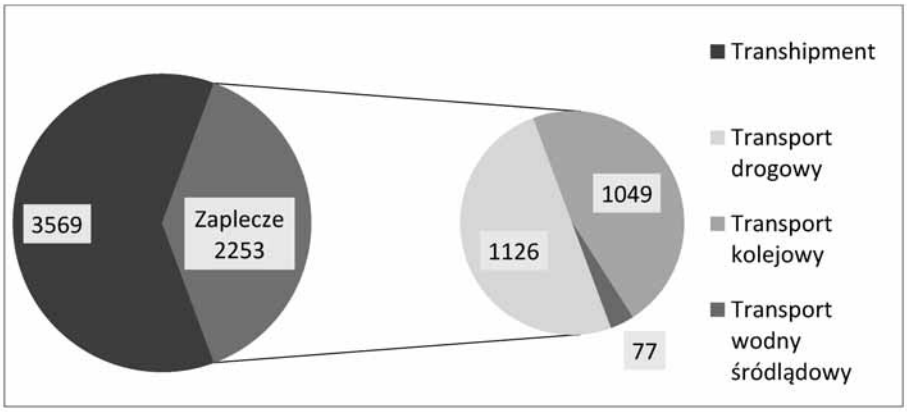
9 Annual Report 2012 – Foreland and Hinterland, www.portofantwerp.com/en/foreland-and-hinterland

żeglugą śródlądową na zapleczu portu wzrosną 3-krotnie do 300 tys. TEU[10].

Aktualnie zagrożeniem dla rozwoju portu morskiego w Hamburgu jest brak możliwości wpływania do portu w pełni załadowanych kontenerowych statków morskich o zanurzeniu większym niż 12,5 m. Stąd też rozważane jest pogłębienie Łaby między Morzem Północnym a Hamburgiem, w celu stworzenia toru wodnego o głębokości co najmniej 14,5 m. Ponadto w celu zapewnienia warunków dla żeglugi dwukierunkowej niezbędne jest na odcinku Glückstadt – Hamburg poszerzenie szlaku wodnego do 20 m[11].

Działania te niewątpliwie będą sprzyjały umacnianiu się pozycji portu na rynku przeładunków kontenerowych. Istnieją więc szanse na wzrost roli Łaby w obsłudze zapleczowej Hamburga. Aktualnie jednak ustabilizowane warunki dla żeglugi śródlądowej występują na Łabie tylko pomiędzy Magdeburgiem a Hamburgiem. Poważnym ograniczeniem dla żeglugi są natomiast niskie stany wód w górnym odcinku Łaby, na którym głębokości często spadają do poziomu 1,3 m. Warunkiem wzrost roli tej drogi wodnej w rozwoju łańcuchów logistycznych jest zapewnienie na tym odcinku głębokości gwarantowanej 1,6 m. Ponadto Łaba postrzegana jest jako droga wodna o ogromnym potencjale, zwłaszcza z punktu widzenia obsługi przewozów ładunków z Hamburga do Republiki Czeskiej. Dlatego też poprawa żeglowności Łaby stanowi jeden z priorytetowych projektów sieci transeuropejskiej TEN-T[12].

Rys. 6. Przeładunki kontenerów w Bremerhaven i udział gałęzi transportu w przewozach kontenerowych na zapleczu w 2013 r. (tys. TEU)



Źródło: Hafen + Transport Intermodal. Containerticker…; Container Hinterland Transport Bremerhaven. Data Facts Figures, Bremen/Bremerhaven; Port statistics the Ports of Bremen/Bremerhaven 2013, http://www.bremenports.de/en/location/statistics/overseas-container-traffic

Mimo mniejszej skali przewozów, większą rolę w przewozach kontenerów odgrywa żegluga śródlądowa na zapleczu portu morskiego Bremerhaven. Jak wynika z rys. 6, przewozy kontenerów tą gałęzią transportu w 2013 r. wynosiły 77 tys. TEU i stanowiły 3,4% ogółu przewożonych kontenerów na zapleczu portu.

Transport wodny śródlądowy w Europie Zachodniej zajmuje więc ważną pozycję w multimodalnych łańcuchach logistycznych, zwłaszcza na zapleczu portów morskich. Istnieje nawet przekonanie, że największe porty w Europie nie zajmowałyby tak silnej pozycji na rynku usług portowych, gdyby nie współpraca z transportem wodnym śródlądowym. Doświadczenia te powinny więc być argumentem dla włączenia żeglugi śródlądowej do obsługi zaplecza portów morskich również w Polsce. Przede wszystkim konieczne jest jak najszybsze podpisanie, wcześniej wspomnianego, Porozumienia AGN, co oznaczałoby formalne zobowiązanie się strony polskiej do modernizacji śródlądowych dróg wodnych przewidzianych Porozumieniu, w tym do zagospodarowania Odry i dolnej Wisły.

Ryszard Rolbiecki

10 Hamburg hält Kurs. Der Hafenentwicklungsplan bis 2025. Hamburg, Oktober 2012, http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/HEP_2025_Summary_g.pdf

11 A. Bojanowski: Prozess um Elbvertiefung: Alles im Fluss, http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/prozess-um-elbvertiefung-gericht-ueber-elbe-und-hamburger-hafen-a-981113.html,

12 Europäische Binnenschifffahrt Marktbeobachtung 2014. Der Markt der Binnenschifffahrt im Jahr 2013 und Ausblick auf 2014/2015. Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Strasbourg 2014.

Podatek VAT w transporcie, spedycji i logistyce w 2015 roku

DEFINICJE TRANSPORTU I SPEDYCJI

DEFINICJA TRANSPORTU

Przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy (art. 774 kodeksu cywilnego).

DEFINICJA SPEDYCJI

Przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem (art. 794 kodeksu cywilnego).

Spedytor może sam dokonać przewozu. W tym wypadku spedytor ma jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika (art. 800 kodeksu cywilnego).

2

OBOWIĄZEK PODATKOWY W USŁUGACH TSL do 31.12.2013 r.

Moment powstania obowiązku podatkowego w podatku VAT

Obowiązek podatkowy

1. **dla usług transportu osób i ładunków: kolejami, taborem samochodowym, statkami pełnomorskimi, środkami transportu żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej, promami, samolotami i śmigłowcami**
2. **dla usług spedycyjnych i przeładunkowych**
3. **dla usług w portach morskich i handlowych**

powstaje z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty, nie później jednak niż 30 dnia, licząc od dnia wykonania usługi (art. 19 ust. 13 pkt. 2 ustawy o VAT)

3

OBOWIĄZEK PODATKOWY W USŁUGACH TSL do 31.12.2013 r.

Wyrok TSUE z dnia 16 maja 2013 r., sygn. C-169/12 – obowiązek podatkowy w usługach TSL

Spółka TNT wystawia faktury VAT swoim klientom raz w tygodniu. W wypadku niektórych klientów, odbiorców licznych świadczeń, faktury wystawianesą z uzgodnioną częstotliwością. Faktury obejmują wszystkie usługi wykonane dla określonego klienta w konkretnym okresie rozliczeniowym. Termin płatności należności stwierdzonych fakturą jest zazwyczaj wyznaczonyna datę o 7, 14 lub 21 dni późniejszą od daty wystawienia faktury. Spółka uwzględnia obrót wynikający z każdej faktury w okresie rozliczeniowym,w którym została ona wystawiona. W związku z tym spółka TNT nie dzieli usług objętych fakturą na usługi pocztowe z jednej strony, a usługi transportowei spedycyjnez drugiej, w celu ustalenia momentu powstania obowiązku podatkowego. Ponieważ faktury wystawiane są najpóźniej w ostatnich dniach okresu rozliczeniowego, podatek z tytułu usług wykonanychw określonym miesiącujest ujmowany w rejestrach i deklaracji z tytułu podatku VAT składanej za miesiąc wykonania usługi. W związku z powyższym stanem faktycznym spółka zwróciła się do Ministra Finansów o wydanie interpretacji indywidualnej przepisów prawa w dziedzinie podatku VAT, a konkretnie w kwestii, czy na podstawie art. 19 ust. 13 pkt 2 ustawy o podatku VAT ma prawo uwzględniać obrót w okresie rozliczeniowym, w którym została wystawiona faktura, mimo że w okresie tym nie otrzymała zapłaty, ani też nie upłynęło 30 dni od wykonania świadczenia, a w razie odpowiedzi przeczącej, czy ma prawo uznawać za moment powstania obowiązku podatkowego dzień wystawienia faktury zgodnie z art. 19 ust. 4 ustawy o podatku VAT, z pominięciem wymogów art. 19 ust. 13 pkt 2 tej ustawy, który jest jej zdaniem sprzeczny z art. 66 dyrektywy VAT.

Zgodnie z art. 63 tej dyrektywy: „Zdarzenie powodujące powstanie obowiązku podatkowego ma miejsce, a VAT staje się wymagalny w momencie dostarczenia towarów lub wykonania usług".
Artykuł 66 dyrektywy VAT stanowi: „W drodze odstępstwa od art. 63, 64 i 65, państwa członkowskie mogą postanowić, że VAT staje się wymagalny dla określonych transakcji lub dla określonychkategorii podatników w jednym z następujących terminów:
a) nie później niż z datą wystawienia faktury;
b) nie później niż w momencie otrzymania zapłaty;
c) jeżeli faktura nie została wystawiona lub została wystawiona z opóźnieniem, w określonym terminie od daty zdarzenia powodującego powstanie obowiązku podatkowego.

Z powyższych względów Trybunał (szósta izba) orzeka, co następuje: Artykuł 66 dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, zmienionej dyrektywą Rady 2008/117/WE z dnia 16 grudnia 2008 r., należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie unormowaniu prawa krajowego, zgodnie z którym podatek od wartości dodanej w odniesieniu do usług transportowych i spedycyjnych staje się wymagalny w momencie otrzymania całości lub części zapłaty, lecz nie później niż po upływie 30 dni od dnia świadczenia usługi, nawet jeżeli faktura została wystawiona wcześniej i przewiduje późniejszy termin zapłaty.

Obowiązek podatkowy w usługach transportowych i spedycyjnych może do końca 2013 r. powstawać wedle wyboru podatnika:

1. albo z dniem wykonania usługi transportowej i spedycyjnej (zgodnie z ogólną zasadą dotyczącą momentu powstawania obowiązku podatkowego wyrażoną w art. 63 Dyrektywy VAT)
2. albo z dniem otrzymania całości lub części zapłaty, nie później jednak niż 30 dnia, licząc od dnia wykonania usług - zgodnie z obowiązującym przepisem krajowym sprzecznym z Dyrektywą

4

OBOWIĄZEK PODATKOWY W USŁUGACH TSL do 31.12.2013 r.

Interpretacja ogólna Ministra Finansów z dnia 8 sierpnia 2013 r.

Z uwagi na zakwestionowanie przez TSUE w świetle uregulowań unijnych poprawności przepisu art. 19 ust. 13 pkt 2 lit. a i b ustawy o VAT do podatnika należy wybór czy przy świadczeniu usług transportowych i spedycyjnych znajdzie zastosowanie dedykowany dla tych usług moment powstania obowiązku podatkowego określony ww. przepisem czy też:

- niebędąc obowiązanym do wystawiania faktury – podatnik będzie rozpoznawał obowiązek podatkowy zgodnie z zasadą wskazaną w art. 19 ust. 1 ustawy o VAT, tj. z momentem wykonania usługi, lub
- będąc obowiązanym do wystawienia faktury – podatnik będzie rozpoznawał obowiązek podatkowy zgodnie z zasadą wskazaną w art. 19 ust. 4 ustawy o VAT, tj. z chwilą wystawienia faktury, nie później niż w 7. dniu, licząc od dnia wykonania usługi.

Zastosowanie jednego z ww. momentów powstania obowiązku podatkowego (tj. wskazanego w art. 19 ust. 4 lub ust. 13 pkt 2 lit. a i b ustawy o VAT) determinuje właściwy termin wystawienia faktury, stosownie do postanowień przewidzianych w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 28 marca 2011 r. w sprawie zwrotu podatku niektórym podatnikom, wystawiania faktur, sposobu ich przechowywania oraz listy towarów i usług, do których nie mają zastosowania zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 68, poz. 360 oraz z 2012 r. poz. 1428).
Zatem w przypadku określenia momentu powstania obowiązku podatkowego dla usług transportowych i spedycyjnych, stosownie do przepisu art. 19 ust. 13 pkt 2 lit. a i b ustawy o VAT, faktury dokumentujące świadczenie usług transportowych i spedycyjnych powinny być wystawiane zgodnie z § 11 ust. 1 ww. rozporządzenia, tj. nie później niż z chwilą powstania obowiązku podatkowego. Natomiast w przypadku określenia momentu powstania obowiązku podatkowego dla usług transportowych i spedycyjnych stosownie do przepisu art. 19 ust. 4 ustawy o VAT faktury dokumentujące świadczenie usług transportowych powinny być wystawiane zgodnie z § 9 ust. 1 ww. rozporządzenia, tj. nie później niż 7. dnia od dnia wykonania usługi.

5

OBOWIĄZEK PODATKOWY W USŁUGACH TSL OD 01.01.2014 r.

Art. 19a. 1. Obowiązek podatkowy powstaje z chwilą dokonania dostawy towarów lub wykonania usługi, z zastrzeżeniem ust. 5 i 7-11, art. 14 ust. 6, art. 20 i art. 21 ust. 1.

2. W odniesieniu do przyjmowanych częściowo usług, usługę uznaje się również za wykonaną, w przypadku wykonania części usługi, dla której to części określono zapłatę.

USŁUGI CIĄGŁE OD 01.01.2014 r.

3. Usługę, dla której w związku z jej świadczeniem ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń, uznaje się za wykonaną z upływem każdego okresu, do którego odnoszą się te płatności lub rozliczenia, do momentu zakończenia świadczenia tej usługi. Usługę świadczoną w sposób ciągły przez okres dłuższy niż rok, dla której w związku z jej świadczeniem w danym roku nie upływają terminy płatności lub rozliczeń, uznaje się za wykonaną z upływem każdego roku podatkowego, do momentu zakończenia świadczenia tej usługi.

4. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio do dostawy towarów, z wyjątkiem dostawy towarów, o której mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2.

6

USŁUGI CIAGŁE W TRANSPORCIE do 31.12.2013 r.

Interpretacja Dyrektora IS w Poznaniu nr ILPP2/443-472/09-4/SJ z dnia 2009.07.03

Ustawa o podatku VAT, ani też przepisy wykonawcze do niej nie definiują „usługi ciągłej". Zdaniem tut. Organu, można tak nazwać każdą usługę, która wykonywana jest periodycznie i w której jednoznacznie można określić jedynie moment rozpoczęcia jej świadczenia, ale moment zakończenia (definitywnego wykonania) nie jest z góry określony. W usłudze tej powinny dać się wyodrębnić okresy, po których zakończeniu następuje rozliczenie częściowego wykonania usługi (okresy rozliczeniowe) Usługa ta nie kończy się jednak wraz z zakończeniem tego okresu, lecz trwa nadal do momentu rozwiązania umowy.

Usługa ciągła zatem polega na stałym i powtarzalnym zachowaniu strony zobowiązanej do świadczenia, rozciągniętym w czasie.

Zaznaczyć należy, iż fakt świadczenia usług transportowych na rzecz jednego kontrahenta, na podstawie długoterminowej umowy nie przesądza jeszcze o charakterze ciągłym tych usług.

Dokonując analizy stanu faktycznego przedstawionego przez Wnioskodawcę tut. Organ stwierdza, że świadczone przez Spółkę usługi transportowe nie mają charakteru usług ciągłych z uwagi na fakt, iż każdorazowo realizuje ona konkretne zlecenie transportowe dla którego określony jest termin jego wykonania.

7

USŁUGI CIAGŁE W TRANSPORCIE do 31.12.2013 r.

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 10 stycznia 2012 r. sygn. IPPP3/443-1380/11-4/SM.

W przedmiotowym wniosku zostało przedstawione następujące zdarzenie przyszłe.

Spółka w bieżącym roku ma zamiar zawrzeć umowę z podmiotem gospodarczym, z którym będzie ją wiązała umowa o stałej współpracy, w zakresie świadczenia przez nią - dla tej Firmy - usług transportu towarowego. W przedłożonym projekcie umowy o współpracy zawarto, między innymi, uregulowania dotyczące częstotliwości fakturowania. Traktując, iż umowa będzie miała charakter usług ciągłych, Spółka będzie zobowiązana (zgodnie z tą umową) do wystawiania faktur dwa razy w miesiącu: za okres od 01 do 15 -go danego miesiąca oraz za okres od 16 do ostatniego dnia miesiąca. W ustawie o podatku od towarów i usług nie zdefiniowano pojęcia usługi ciągłej, natomiast zostały wymienione usługi które mają charakter usług ciągłych (np. dostawy mediów, najmu, dzierżawy). W wyżej cytowanej ustawie, w odniesieniu do usług spedycyjnych i transportowych określono jednoznacznie, w art. 19 ust. 13 pkt 2a) i b), momenty powstania obowiązku podatkowego: otrzymania całości lub części zapłaty, nie później niż 30 dnia, licząc od dnia wykonania usługi.

W związku z powyższym zadano następujące pytanie.

Czy w opisanej sytuacji usługi transportowe można rozliczyć jak usługi o charakterze ciągłym, tj. poprzez wystawienie faktury zawierającej wyłącznie miesiąc i rok dokonania sprzedaży nie później niż siódmego dnia od zakończenia miesiąca, w którym dokonano sprzedaży tych usług…

Zdaniem Wnioskodawcy usług transportowych i spedycyjnych nie można zakwalifikować do usług ciągłych. Brzmienie art. 19 ust. 13 pkt 2 ustawy o VAT jednoznacznie wskazuje, iż każde wykonanie usług rodzi powstanie obowiązku podatkowego – zdaniem Spółki również takie, które jest fragmentem realizacji długotrwałej umowy. Nie ma podstaw prawnych do twierdzenia, że obowiązek podatkowy powstaje z chwilą dostarczenia kontrahentowi całości towarów, określonych umową na dany miesiąc. Obowiązek podatkowy dla usług transportowych i spedycyjnych nie jest związany z zawarciem umowy cywilnoprawnej o współpracy. Fakt ewentualnego określenia przez strony umowy terminu rozliczenia usług transportu (np. 2 razy w miesiącu) nie może prowadzić do niestosowania przepisów prawa podatkowego w sytuacji, w której normy tych przepisó w powinny zostać zastosowane. Zatem strony umowy o współpracy nie mogą skutecznie dla obowiązków podatkowych podatnika, uzgodnić innego, niż określony w prawie podatkowym momentu powstania obowiązku podatkowego.

Zdaniem Spółki, rzeczą stron umowy o współpracy jest takie ułożenie stosunków, aby one nie kolidowały z ich obowiązkami podatkowymi, w szczególności z momentem powstania obowiązku podatkowego. Z uwagi na zwiększenie obowiązków ewidencyjnych (około 20 faktur w miesiącu, a nie dwie) nie jest możliwe obejście regulacji dotyczącej momentu powstania obowiązku podatkowego dla usług transportowych i spedycyjnych (zawartej w art. 19 ust. 13 pkt 2a) i b) Ustawy o VAT) poprzez umowne wydłużenie okresu rozliczeniowego ponad wskazany okres. Nie wystawienie przez Firmę faktury na rzecz (ewentualnego) kontrahenta - po każdym transporcie towaru - jako samodzielnej usługi, może zostać potraktowane przez organy podatkowe, w trakcie kontroli, jako podstawa do ponownego określenia zobowiązania podatkowego w oparciu o każdorazowo wykonaną usługę, bowiem obowiązek podatkowy w podatku od towarów i usług powstaje z chwilą wydania towaru lub wykonania usługi (art. 19 ust. 1 Ustawy o VAT).

8

USŁUGI CIAGŁE W TRANSPORCIE do 31.12.2013 r.

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 10 stycznia 2012 r. sygn. IPPP3/443-1380/11-4/SM.

Stanowisko Izby

Ustawodawca w 5 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia posłużył się pojęciem „sprzedaży ciągłej", jednak obowiązujące przepisy podatkowe nie podają definicji tego pojęcia. Pojęcie „ciągłości" sprzedaży przyjąć należy zatem zgodnie z zasadami prawa cywilnego, odnosząc je do pojęcia zobowiązania o charakterze ciągłym. Zobowiązanie takie wytwarza stosunek prawny oznaczony terminem (dostawa, najem, dzierżawa, itd.) lub nim nie oznaczony. Charakter tego stosunku jest trwały i mogą z niego wypływać obowiązki ciągłe bądź okresowe. Aby dane świadczenie mogło być uznane za ciągłe musi składać się z pewnych, następujących po sobie czynności, które tworzą pewną funkcjonalną całość, która trwa w czasie i czas jest jej miernikiem. Świadczenia ciągłe polegają na określonym, stałym zachowaniu dłużnika w czasie trwania zobowiązania. Interes jednej ze stron jest zaspokojony dlatego, że zachowanie drugiej strony ma charakter stały. W zobowiązaniu ciągłym nie da się wyróżnić powtarzających się czynności, które można byłoby zakwalifikować jako świadczenie samodzielne.

Podkreślić należy, że czynnik czasu w świadczeniach ciągłych wynika z ich istoty, wyrażającej się w niemożności wyróżnienia powtarzających się odrębnych czynności, którym można przypisać określony moment czasu. Świadczenie ciągłe jest realizowane stale - stan realizacji świadczenia trwa - przez określony okres, jak to dzieje się np. przy najmie, czy też usługach telekomunikacyjnych. Niemożność jednorazowego wykonania świadczenia o charakterze ciągłym wynikać powinna z rodzaju czynności (istoty świadczenia), a nie z okoliczności, że na mocy jednej umowy zawartej na określony okres dokonanych zostanie szereg świadczeń, które co do zasady mogą być wykonane jednorazowo.

Odstępstwem od tej zasady jest okoliczność, że w niektórych przypadkach utrudnione, a wręcz niemożliwe staje się wskazanie momentu, kiedy sprzedaż następuje. Przykładem takiego świadczenia usług jest np. najem czy dzierżawa. Intencją ustawodawcy było zatem uwzględnienie okoliczności należącej właśnie do istoty świadczenia ciągłego, która z uwagi na stałość i trwanie tego św iadczenia w czasie, sprowadza się do niemożności wyróżnienia powtarzających się odrębnych czynności stanowiących samodzielne świadczenia, a w konsekwencji na określenie konkretnego dnia dokonania takiej czynności (spełnienia świadczenia).
W zdarzeniu przyszłym będącym przedmiotem zapytania można wyodrębnić poszczególne usługi będące elementami składowymi umowy zawartej pomiędzy Spółką, a jej kontrahentem. Świadczenie usług (transportowych i spedycyjnych) odbywa się, jak wskazała Spółka, około 20 razy w miesiącu, co zdaniem tut. Organu, powoduje, że każde świadczenie można wyodrębnić, odróżnić od następnej usługi. W takim przypadku mamy do czynienia z odrębnymi świadczeniami, które są realizowane na podstawie zawartej między stronam i umowy. Fakt zawarcia pomiędzy Spółką a kontrahentem umowy, z której wynikają ich stałe relacje handlowe, nie przesądza o uznaniu danej sprzedaży za sprzedaż o charakterze ciągłym. Istotną cechą sprzedaży ciągłej jest brak możliwości precyzyjnego wyodrębnienia etapów jej realizowania. Sprzedaż o charakterze ciągłym winna być wykonywana nieustannie. W przedstawionej sytuacji Spółka w ramach zawartej umowy będzie dokonywała świadczenia usług (transportowych i spedycyjnych) około 20 razy w miesiącu. Zatem należy uznać, iż w przedstawionym zdarzeniu przyszłym Spółka będzie dokonywała odrębnych czynności, mających samodzielny charakter.

9

USŁUGI CIAGŁE W TRANSPORCIE DLA PODATNIKA Z UE do 31.12.2013 r.

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 15.09.2011 r. sygn. ILPP4/443-439/11-2/EWW

Wnioskodawca prowadzi działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług transportu wewnątrzwspólnotowego towarów dla odbiorców z innych państw UE. Jeden z jego kontrahentów z państwa UE, wymaga fakturowania w okresach miesięcznych świadczonych na jego rzecz usług transportowych. Transport towarów odbywa się na trasie: Polska-Niemcy-kraj docelowy na terenie UE, z częstotliwością od zera (brak zleceń) do kilkunastu w miesiącu. Zakończenie usługi transportowej następuje przeważnie od 1 do 3 dni od momentu załadunku. Strony ustaliły, iż okres rozliczeniowy obejmuje miesiąc, w związku z powyższym Zainteresowany wystawia jedną fakturę za okres przykładowo: od 1 marca do 31 marca, tj. za miesiąc na wszystkie wykonane (zakończone) usługi transportowe w tych dniach, kierując się datą rozładunku towarów oraz dodatkowej faktury proforma od kontrahenta z UE. Długość okresów rozliczeniowych i częstotliwość fakturowania została uzgodniona umownie. Zdaniem Wnioskodawcy, do świadczonych usług transportu towarów na rzecz odbiorcy z innego państwa UE, stosuje się przepisy wynikające z art. 28b ustawy o VAT. Na podstawie tego artykułu, miejscem świadczenia jest miejsce, w którym podatnik będący usługobiorcą posiada siedzibę lub stałe miejsce zamieszkania.
W myśl art. 100 ust. 11 ustawy, na potrzeby określenia momentu powstania obowiązku podatkowego w zakresie świadczenia usług, do których stosuje się art. 28b ustawy, mają zastosowanie przepisy art. 19 ust. 19a i 19b ustawy. Z art. 19 ust. 19a wynika, że obowiązek podatkowy przy świadczeniu usług na rzecz odbiorców z innych państw członkowskich UE powstaje z chwilą wykonania usługi. Z kolei pkt 1 przytoczonego artykułu określa, że usługi, dla których w związku z ich świadczeniem, ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń, uznaje się za wykonane z upływem każdego okresu, do którego odnoszą się te rozliczenia lub płatności, do momentu zakończenia świadczenia tych usług. Zainteresowany uważa, że na podstawie przywołanych powyżej przepisów, nie ma przeszkód do zastosowania okresów rozliczeniowych do fakturowania usług transportowych i określenia momentu powstania obowiązku podatkowego w ostatnim dniu przyjętego okresu rozliczeniowego. W opinii Wnioskodawcy, w zakresie określenia długości okresów rozliczeniowych i częstotliwości fakturowania, pisemne sporządzanie odpowiedniej umowy lub porozumienia nie jest konieczne, aby ustalenia te mogły funkcjonować. Zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 19 64 r. Kodeks cywilny (z późniejszymi zmianami), jeżeli ustawa zastrzega dla czynności prawnej formę pisemną czynność dokonana bez zastrzeżonej formy jest nieważna tylko wtedy, gdy ustawa przewiduje rygor nieważności. Art. 19 ust. 19a ustawy, ani żaden inny ustawy o podatku od towarów i usług nie przewidują ustalenia terminów rozliczeń w postaci osobnej pisemnej umowy pod rygorem nieważności tych ustaleń, dlatego informacja o zastosowanych okresach rozliczeniowych przy fakturowaniu usług transportowych może wynikać bezpośrednio z faktury sprzedaży. Podobne stanowisko w podobnej sprawie zajął Dyrektor Izby Skarbowej w Poznaniu nr sygnatury ILPP2/443 -1269/10-4/ISN z dnia 5 listopada 2010 r. oraz nr sygnatury ILPP2/443 1269/10-5/ISN z dnia 5 listopada 2010 r.
W związku z powyższym, zasadne jest twierdzenie, że w sytuacji, gdy dla usług będących przedmiotem pytania ustalane są następujące po sobie terminy rozliczeń, to w myśl powołanego art. 19 ust. 19a pkt 1 ustawy, uznaje się je za wykonane z upływem każdego okresu, tj. miesiąca do którego odnosić się będą te rozliczenia.

Stanowisko MF:

Zatem w sytuacji, gdy dla usług będących przedmiotem pytania ustalone są następujące po sobie terminu rozliczeń, to w myśl powołanego art. 19 ust. 19a pkt 1 ustawy, uznaje się je za wykonane z upływem każdego okresu, do którego odnoszą się te rozliczenia. Biorąc pod uwagę powołane przepisy oraz przedstawiony przez Wnioskodawcę opis sprawy stwierdzić należy, iż obowiązek podatkowy z tytułu wykonywanych przez niego usług, do których stosuje się art. 28b ustawy, powstaje zgodnie z art. 19 ust. 19a pkt 1 w zw. z art. 100 ust. 11 ustawy, czyli z upływem każdego okresu rozliczeniowego. Zatem powstaje on w ostatnim dniu danego miesięcznego okresu rozliczeniowego. W związku z powyższym, Zainteresowany zobowiązany jest rozpoznać moment powstania obowiązku podatkowego z tytułu świadczenia usług transportu wewnątrzwspólnotowego (moment wykonania usługi), z upływem miesięcznych okresów rozliczeniowych .

10

USŁUGI CIĄGŁE W TRANSPORCIE OD 01.01.2014 r.

Interpretacja Dyrektora izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 12.03.2014 r., sygn. ILPP 5/443-266/13-2/KG

Wnioskodawca jest przedsiębiorcą, który świadczy usługi transportowe W najbliższej przyszłości - po 31 grudnia 2013 r. - Zainteresowany zamierza zawrzeć z kontrahentem umowę, na mocy której Wnioskodawca wykonywać będzie usługi transportowe na rzecz kontrahenta. Umowa będzie zobowiązywać Wnioskodawcę do świadczenia usług transportowych z dużą częstotliwością oraz do pozostawania w gotowości do świadczenia tych usług. W związku z faktem, że na podstawie ww. umowy Wnioskodawca będzie wykonywał na rzecz kontrahenta usługi o charakterze powtarzalnym z dużą częstotliwością, strony zamierzają ustalić, że usługi te będą wykonywane i rozliczane przez Wnioskodawcę w następujących po sobie ustalonych okresach rozliczeniowych. Po zakończeniu każdego okresu rozliczeniowego kontrahent Wnioskodawcy wystawi mu fakturę. W związku z powyższym opisem zadano następujące pytanie: Czy w określonym powyżej zdarzeniu przyszłym, obowiązek podatkowy dla Wnioskodawcy powstawać będzie zgodnie z art. 19a ust. 3 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów usług w brzmieniu po 31 grudnia 2013 r., po zakończeniu każdego okresu rozliczeniowego..
W art. 19a ust. 3 ustawy ustawodawca wprowadził unormowanie w zakresie momentu powstania obowiązku podatkowego w odniesieniu do „usługi, dla której w związku z jej świadczeniem ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń", czyli takiej usługi, która jest zwykle wykonywana w sposób ciągły przez pewien czas natomiast rozliczenie należności za nią następuje w ramach okresu.
Należy zauważyć, że powołany wyżej przepis art. 19a ust. 3 ustawy jest konsekwencją skorzystania przez ustawodawcę krajowego z możliwości jaką daje art. 64 ust. 2 akapit trzeci Dyrektywy 2006/112/WE, zgodnie z którym Państwa członkowskie mogą postanowić, że w niektórych przypadkach, innych niż określone w akapicie pierwszym i drugim, dostawy towarów lub świadczenie usług dokonywane w sposób ciągły przez pewien okres, uważa się za dokonane z upływem okresów nie dłuższych niż jeden rok.
Biorąc pod uwagę treść przywołanych wyżej przepisów należy stwierdzić, że w analizowanym przypadku charakter świadczonych przez Wnioskodawcę usług - usług transportowych cechujących się dużą częstotliwością, powtarzalnością, pozostawaniem w gotowości do ich świadczenia - oraz fakt, że strony umowy uzgodniły, że rozliczenia z tytułu wykonania tych usług właśnie z uwagi na ich specyfikę będą dokonywane w ustalonych okresach rozliczeniowych, determinują, że obowiązek podatkowy dla Wnioskodawcy powstanie zgodnie z dyspozycją art. 19a ust. 3 ustawy. Reasumując, w opisanym zdarzeniu przyszłym– w stanie prawnym obowiązującym od 1 stycznia 2014 r. - obowiązek podatkowy dla Wnioskodawcy powstawać będzie zgodnie z art. 19a ust. 3 ustawy, czyli po zakończeniu każdego okresu rozliczeniowego

11

USŁUGI CIĄGŁE OD 01.01.2014 r.

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach z dnia 24.03.2014 r., sygn. ILPP 5/443-266/13-2/KG

UWAGA : Interpretacja dot. usługi udzielania licencji

"(…) określone w art. 19a ust. 3 ustawy o VAT usługi, dla których w związku z ich świadczeniem ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń, swym zakresem obejmują nie tylko usługi świadczone w sposób ciągły, lecz także wszystkie inne usługi z założenia powtarzające się, jeśli strony danej transakcji umówiły się na rozliczanie ich w ustalonych okresach rozliczeniowych. Również dla tych usług obowiązek podatkowy powstanie w momencie ich wykonania, a więc z upływem każdego okresu, do którego płatności lub rozliczenia się odnoszą (...)"

„Moment powstania obowiązku podatkowego wymaga od wykonawcy danej usługi prawidłowego określenia momentu jej wykonania. Ustawa o VAT nie definiuje tego momentu, ani w żaden sposób nie precyzuje, jakimi kryteriami należy posługiwać się dla jego określenia. Należy jednak wskazać, że o faktycznym wykonaniu usługi decyduje jej charakter. Z kolei o charakterze i o dacie wykonania tej usługi decydują strony umowy cywilnoprawnej, chyba że moment ten jest określany przez obowiązujący przepis prawa regulujący zasady wykonywania danego rodzaju usług. Ponadto, stosownie do art. 3531 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tj. Dz. U. z 2014r., poz. 121), strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego. Z powyższej zasady wynika, że strony mogą dowolnie kształtować treść umowy w granicach wyznaczonych przez obowiązujące przepisy prawa, w tym także przepisy prawa podatkowego."

12

USŁUGI CIĄGŁE OD 01.01.2014 r.

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 12.02.2014 r., sygn. IPPP1/443-1271/13-2/JL

UWAGA : Interpretacja dot. momentu określenia obowiązku podatkowego dla czynności oddania nieruchomości w użytkowanie wieczyste

Jak wskazano wcześniej, oddanie gruntu w użytkowanie wieczyste jest dostawą towaru i jednocześnie czynnością odpłatną. W przypadku użytkowania wieczystego właścicielem gruntu przez cały okres użytkowania pozostaje Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego. Użytkownik wieczysty w tym czasie posiada zatem we władaniu rzecz cudzą. Jego prawo w stosunku do tego gruntu pozwala na dysponowanie rzeczą w sposób zbliżony do właściciela. Ponadto należy stwierdzić, że oddanie nieruchomości gruntowej w użytkowanie wieczyste jest czynnością, o której mowa w art. 19a ust. 3 w zw. z ust. 4 ustawy - w stosunku do której ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń, gdyż w zamian pobierane są opłaty roczne w terminie do dnia 31 marca każdego roku, z góry za dany rok, przez okres użytkowania wieczystego. W związku z tym czynność tą (dostawę) należy uznać za wykonaną z upływem każdego okresu (roku), do którego odnoszą się te płatności lub rozliczenia, do momentu zakończenia świadczenia tej usługi, w myśl powyższych przepisów.

Zatem w odniesieniu do opłat rocznych należy stwierdzić, że obowiązek podatkowy w tym przypadku powstaje na zasadach określonych w art. 19a ust. 1 w zw. z ust. 3 i 4 ustawy o VAT - z końcem okresu (roku), do którego odnoszą się te płatności roczne.

W przypadku otrzymania części lub całości płatności z tytułu opłaty rocznej dotyczącej przyszłego roku przed dniem 31 grudnia danego roku bieżącego, płatność taką należy traktować jako otrzymanie całości lub części zapłaty przed dokonaniem dostawy towaru, o której mowa w art. 19a ust. 8 ustawy. W przypadku takiej płatności obowiązek podatkowy powstanie zatem na podstawie wskazanego przepisu - z chwilą jej otrzymania w odniesieniu do otrzymanej kwoty.

Natomiast w odniesieniu do opłaty jednorazowej należy stwierdzić, że ponieważ wnoszona jest ona jednorazowo, nie później niż do dnia zawarcia umowy, stanowi ona płatność dokonywaną przed dokonaniem dostawy. Mamy tu więc również do czynienia z otrzymaniem części zapłaty przed dokonaniem dostawy towaru. W związku z tym należy zgodzić się z Wnioskodawcą, że w tym przypadku obowiązek podatkowy powstaje z chwilą otrzymania tej jednorazowej płatności w odniesieniu do otrzymanej kwoty, na podstawie art. 19a ust. 8 ustawy.

13

OBOWIĄZEK PODATKOWY OD 01.01.2014 r.

5. Obowiązek podatkowy powstaje z chwilą:

1) otrzymania całości lub części zapłaty z tytułu:
a) wydania towarów przez komitenta komisantowi na podstawie umowy komisu,
b) przeniesienia z nakazu organu władzy publicznej lub podmiotu działającego w imieniu takiego organu własności towarów w zamian za odszkodowanie,
c) dokonywanej w trybie egzekucji dostawy towarów, o której mowa w art. 18,
d) świadczenia, na podstawie odrębnych przepisów, na zlecenie sądów powszechnych, administracyjnych, wojskowych lub prokuratury usług związanych z postępowaniem sądowym lub przygotowawczym, z wyjątkiem usług, do których stosuje się art. 28b, stanowiących import usług,
e) świadczenia usług zwolnionych od podatku zgodnie z art. 43 ust. 1 pkt 37-41;
2) otrzymania całości lub części dotacji, subwencji i innych dopłat o podobnym charakterze, o których mowa w art. 29a ust. 1;
3) wystawienia faktury w przypadkach, o których mowa w art. 106b ust. 1, z tytułu:
a) świadczenia usług budowlanych lub budowlano-montażowych,
b) dostawy książek drukowanych (PKWiU ex 58.11.1) z wyłączeniem map i ulotek oraz gazet, czasopism i magazynów, drukowanych (PKWiU ex 58.13.1 i PKWiU ex 58.14.1),
c) czynności polegających na drukowaniu książek (PKWiU ex 58.11.1) z wyłączeniem map i ulotek oraz gazet, czasopism i magazynów (PKWiU ex 58.13.1 i PKWiU ex 58.14.1), z wyjątkiem usług, do których stosuje się art. 28b, stanowiących import usług;
4) wystawienia faktury, nie później jednak niż z upływem terminu płatności, z tytułu: *(Patrz refaktura mediów przy najmie)*
a) dostaw energii elektrycznej, cieplnej lub chłodniczej oraz gazu przewodowego,
b) świadczenia usług:
- telekomunikacyjnych i radiokomunikacyjnych,
- wymienionych w poz. 140153, - (dostarczanie wody, odbiór ścieków, odpadów) 174 i 175 załącznika nr 3 do ustawy,
- najmu, dzierżawy, leasingu lub usług o podobnym charakterze,
- ochrony osób oraz usług ochrony, dozoru i przechowywania mienia,
- stałej obsługi prawnej i biurowej
- z wyjątkiem usług, do których stosuje się art. 28b, stanowiących import usług.

14

OBOWIĄZEK PODATKOWY OD 01.01.2014 r.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 5 pkt 1 i 2, obowiązek podatkowy powstaje w odniesieniu do otrzymanej kwoty.

7. W przypadkach, o których mowa w ust. 5 pkt 3, gdy podatnik nie wystawił faktury lub wystawił ją z opóźnieniem, obowiązek podatkowy powstaje z chwilą upływu terminów wystawienia faktury określonych w art. 106i ust. 3 i 4.

8. Jeżeli przed dokonaniem dostawy towaru lub wykonaniem usługi otrzymano całość lub część zapłaty, w szczególności: przedpłatę, zaliczkę, zadatek, ratę, wkład budowlany lub mieszkaniowy przed ustanowieniem spółdzielczego prawa do lokalu mieszkalnego lub lokalu o innym przeznaczeniu, obowiązek podatkowy powstaje z chwilą jej otrzymania w odniesieniu do otrzymanej kwoty, z zastrzeżeniem ust. 5 pkt 4.

9. Obowiązek podatkowy z tytułu importu towarów powstaje z chwilą powstania długu celnego, z zastrzeżeniem ust. 10 i 11.

10. W przypadku objęcia towarów procedurą celną przetwarzania pod kontrolą celną obowiązek podatkowy z tytułu importu towarów powstaje z chwilą objęcia towarów tą procedurą.

11. W przypadku objęcia towarów procedurą celną: składu celnego, odprawy czasowej z całkowitym zwolnieniem od należności celnych przywozowych, uszlachetniania czynnego w systemie zawieszeń, tranzytu lub przeznaczeniem celnym wprowadzenie towarów do wolnego obszaru celnego lub składu wolnocłowego, jeżeli od towarów tych pobierane są opłaty wyrównawcze lub opłaty o podobnym charakterze obowiązek podatkowy z tytułu importu towarów powstaje z chwilą wymagalności tych opłat.

12. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, późniejsze niż wymienione w ust. 1, 5 oraz 7-11 terminy powstania obowiązku podatkowego, uwzględniając specyfikę wykonywania niektórych czynności, uwarunkowania obrotu gospodarczego niektórymi towarami oraz przepisy Unii Europejskiej.

15

OBOWIĄZEK PODATKOWY W IMPORCIE USŁUG do 31.12.2013 r.

Obowiązek podatkowy w imporcie usług (w tym usług transportowych) B2B

Art. 19 ust 19a W przypadku usług, do których stosuje się art. 28b, (tj. m.in. usług transportowych B2B świadczonych na rzecz firm) stanowiących import usług, obowiązek podatkowy powstaje z chwilą wykonania usług, z tym że:

1. *usługi, dla których, w związku z ich świadczeniem, ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń, uznaje się za wykonane z upływem każdego okresu, do którego odnoszą się te rozliczenia lub płatności, do momentu zakończenia świadczenia tych usług;*
2. *usługi świadczone w sposób ciągły przez okres dłuższy niż rok, dla których, w związku z ich świadczeniem, w danym roku nie upływają terminy rozliczeń lub płatności, uznaje się za wykonane z upływem każdego roku podatkowego, do momentu zakończenia świadczenia tych usług.*

*Art. 19 ust. 19b. Do usług, o których mowa w ust. 19a (import usług B2B), przepis ust. 11 stosuje się odpowiednio. (dot. przedpłat, zaliczek, rat itp. – jeżeli przed wykonanie usługi otrzymano część należności obowiązek podatkowy powstaje z chwilą jej otrzymania) – **UWAGA: przepis ten zostanie uchylony z dniem 01.01.2014 r.***

Prawidłowe identyfikowanie wykonania usługi w imporcie usług

Musimy mieć pewność, iż faktura wystawiona przez zagranicznego kontrahenta potwierdza wykonanie usługi. Jeżeli np. nabywca otrzyma taką fakturę po kilku miesiącach od dnia jej wystawienia (wykonania usługi), to będzie to oznaczać konieczność złożenia korekty deklaracji VAT za okres, w którym faktura została wystawiona (usługa została wykonana) tzn. okres w którym powinien zostać wykazany obowiązek podatkowy.

16

OBOWIĄZEK PODATKOWY W IMPORCIE USŁUG od 01.01.2014 r.

Od 01.01.2014 r. nie będzie już szczególnej regulacji w ustawie VAT dotyczącej momentu powstawania obowiązku podatkowego w imporcie usług ponieważ zostanie uchylony przepis art. 19 ust 19a i 19b ustawy o VAT. Od 2014 r. do importu usług, zastosowanie znajdą nowe zasady ogólne dotyczące momentu powstania obowiązku podatkowego Oznacza to, że dla każdej usługi nabywanej w ramach importu usług zastosowanie znajdzie nowa zasada ogólna wynikająca z art. 19a mówiąca, że obowiązek podatkowy powstaje z chwilą wykonania usługi, a dla tzw. usług ciągłych, dla których, w związku z ich świadczeniem, ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń, obowiązek podatkowy w imporcie usług będzie powstawał z upływem każdego okresu, do którego odnoszą się te rozliczenia lub płatności, do momentu zakończenia świadczenia tych usług.

W praktyce mimo uchylenia dotychczasowego przepisu obowiązek podatkowy w imporcie usług nie ulegnie większym zmianom.

UWAGA: Od 01.01.2014 r. z polskich przepisów dotyczących podatku VAT znika faktura wewnętrzna.

17

RYZYKA ZWIĄZANE Z BŁĘDNYM FAKTUROWANIEM – art. 108

W przypadku pomyłkowego wykazania importu usług i kontroli podatkowej do 31.12.2013 r. występowało poważne ryzyko podatkowe dla usługobiorcy:

1. Brak prawa do odliczenia nienależnie naliczonego podatku VAT z tytułu importu usług.
2. Konieczność zapłaty pomyłkowo wykazanego podatku należnego VAT z tytułu importu usług – patrz art. 108 ustawy VAT

Art. 108 „W przypadku gdy osoba prawna, jednostka organizacyjna nie mająca osobowości prawnej lub osoba fizyczna wystawi fakturę, w której wykaże kwotę podatku, jest obowiązana do jego zapłaty."

Powyższe niekorzystne stanowisko potwierdzają następujące wyroki sądów administracyjnych:

1. Wyrok WSA w Białymstoku z dnia 5.03.2008 r., sygn. akt I SA/Bk 19/08
2. Wyrok WSA w Rzeszowie z dnia 11.03.2008 r., sygn. akt I SA/Rz 88/08
3. Wyrok NSA z dnia 24.11.2009 r. , sygn. akt I FSK 1107/08
4. Wyrok NSA z dnia 15.10.2009 r. , sygn. akt I FSK 1057/08 – sąd potwierdził konieczność zapłaty podatku należnego VAT z faktury wewnętrznej i potwierdził, że art. 108 ustawy VAT ma zastosowanie również do faktur wewnętrznych.
5. Wyrok NSA z dnia 29.04.2010 r. , sygn. akt I FSK 412/09 – sąd potwierdził brak prawa do odliczenia podatku VAT z tzw. „pustej faktury" oraz obowiązek zapłaty podatku VAT wykazanego w takiej fakturze.

Odmiennego zdania był:

1. Wyrok WSA w Warszawie z dnia 26.03.2009 r., sygn. akt III SA/Wa 59/09
2. Wyrok NSA z dnia 02.07.2010 r. , sygn. akt I FSK 1203/09 – sąd stwierdził, że przepis art. 108 ustawy VAT nie ma zastosowania do faktur wewnętrznych

18

OBOWIĄZEK PODATKOWY – USŁUGI „NP"

Obowiązek podatkowy przy usługach niepodlegających opodatkowaniu „NP" w Polsce (np. usługach transportowych dla zagranicznego kontrahenta)

Do 31.12.2013 r. przepisy art. 19 ust. 19a i 19b ustawy o VAT określały moment powstania obowiązku podatkowego dla importu usług. Odpowiednio stosowało się w/w przepisy (zgodnie z art. 100 ust. 11 ustawy o VAT) do świadczenia usług (NP) poza terytorium kraju tj. obowiązek podatkowy dla usług, których miejsce świadczenia określa się zgodnie z art. 28b (czyli dla usług świadczonych na rzecz podatników z innego państwa), powstawał z chwilą wykonania tych usług.

Jeżeli na poczet świadczonych usług „NP" uiszczane były do 31.12.2013 r. zaliczki, to obowiązek podatkowy powstawał z chwilą ich otrzymania

Należy zwrócić uwagę na usługi „NP", za które ustalane są terminy płatności lub rozliczeń jeszcze przed zakończeniem ich świadczenia. W takim przypadku, zgodnie z art. 19 ust. 19a pkt 1 ustawy, uznaje się, że usługa została wykonana z upływem każdego okresu, do którego odnoszą się te płatności lub rozliczenia, do momentu zakończenia tych usług.

Od 01.01.2014 r. obowiązek podatkowy dla usług „NP" wykazujemy zgodnie z nową zasadą generalną dotyczącą momentu powstawania obowiązku podatkowego tj. z chwilą wykonania usługi.

EWIDENCJA TRANSAKCJI „NP" – przepis wprowadzający obowiązek prowadzenia ewidencji (rejestru) transakcji „NP".

Art. 109 ust. 3a. Podatnicy świadczący usługi, których miejscem świadczenia nie jest terytorium kraju, są obowiązani w prowadzonej ewidencji podać nazwę usługi, wartość usługi bez podatku od wartości dodanej lub podatku o podobnym charakterze, uwzględniając moment powstania obowiązku podatkowego określany dla tego rodzaju usług świadczonych na terytorium kraju. W przypadku usług, do których stosuje się art. 28b, stosuje się odpowiednio przepisy art. 19 ust. 19a.

19

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE do 31.12.2013 r.

Wystawianie faktur w transporcie i spedycji

Ogólna zasada dot. wystawiania faktur

Zgodnie z generalną zasadą fakturę VAT wystawia się nie później niż siódmego dnia od dnia wydania towaru lub wykonania usługi *(9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28.11.2008 w sprawie wystawiania faktur).*

Zasada dot. wystawianiafaktur transportowychi spedycyjnych

W przypadku świadczenia usług transportowych, spedycyjnych, przeładunkowych, usług w portach morskich i handlowych **fakturę wystawia się nie później niż z chwilą powstania obowiązku podatkowego. Faktury takiej nie można wystawić wcześniej niż 30 dnia przed powstaniem obowiązku podatkowego** *(11 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28.11.2008 w sprawie wystawiania faktur)*

20

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

TERMINY WYSTAWIANIA FAKTUR W 2014 r.

Art. 106i. 1. Fakturę wystawia się nie później niż 15. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano dostawy towaru lub wykonano usługę, z zastrzeżeniem ust. 2–8.

2. Jeżeli przed dokonaniem dostawy towaru lub wykonaniem usługi otrzymano całość lub część zapłaty, o której mowa w art. 106b ust. 1 pkt 4, fakturę wystawia się nie później niż 15. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym otrzymano całość lub część zapłaty od nabywcy.

3. Fakturę wystawia się nie później niż:
1) 30. dnia od dnia wykonania usług w przypadku, o którym mowa w art. 19a ust. 5 pkt 3 lit. a; (świadczenia usług budowlanych lub budowlano-montażowych)
2) 60. dnia od dnia wydania towarów w przypadku, o którym mowa w art. 19a ust. 5 pkt 3 lit. b, z zastrzeżeniem ust. 4; (dostawy książek drukowanych oraz gazet, czasopism i magazynów)
3) 90. dnia od dnia wykonania czynności w przypadku, o którym mowa w art. 19a ust. 5 pkt 3 lit. c;
4) z upływem terminu płatności w przypadku, o którym mowa w art. 19a ust. 5 pkt 4. (dostawa energii, usługi telekomunikacyjne, najem, leasing, usługi ochrony itd.)

4. W przypadku dostawy towarów, o których mowa w art. 19a ust. 5 pkt 3 lit. b, gdy umowa przewiduje rozliczenie zwrotów wydawnictw, fakturę wystawia się nie później niż 120. dnia od pierwszego dnia wydania towarów.

5. W przypadku, o którym mowa w art. 29a ust. 12, fakturę wystawia się nie później niż:
1) 7. dnia od określonego w umowie dnia zwrotu opakowania;
2) 60. dnia od dnia wydania opakowania, jeżeli w umowie nie określono terminu zwrotu opakowania.

21

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

6. W przypadkach, o których mowa w art. 106b ust. 3, (sprzedaży zwolnionej) fakturę wystawia się:

1) zgodnie z ust. 1 i 2 (nie później niż 15. dnia miesiąca następującego po miesiącu) - jeżeli żądanie wystawienia faktury zostało zgłoszone do końca miesiąca, w którym dostarczono towar lub wykonano usługę bądź otrzymano całość lub część zapłaty;
2) nie później niż 15. dnia od dnia zgłoszenia żądania jeżeli żądanie wystawienia faktury zostało zgłoszone po upływie miesiąca, o którym mowa w pkt 1.

7. Faktury nie mogą być wystawione wcześniej niż 30. dnia przed: *(patrz interpretacja- wcześniejsze wystawienie faktury, a przychód w CIT)*

1) dokonaniem dostawy towaru lub wykonaniem usługi;
2) otrzymaniem, przed dokonaniem dostawy towaru lub wykonaniem usługi, całości lub części zapłaty.

8. Przepis ust. 7 pkt 1 nie dotyczy wystawiania faktur w zakresie dostawy i świadczenia usług, o których mowa w art. 19a ust. 3, 4 (usług i dostaw ciągłych) i ust. 5 pkt 4, (energia elektryczna, telekomunikacja, najem itd.) jeżeli faktura zawiera informację, jakiego okresu rozliczeniowego dotyczy.

Brak obowiązku wystawiania faktury dla sprzedaży zwolnionej od 01.01.2014 r.

Art. 106b

2. Podatnik nie jest obowiązany do wystawienia faktury w odniesieniu do sprzedaży zwolnionej od podatku na podstawie art. 43 ust. 1 (zwolnienia przedmiotowe), art. 113 ust. 1 i 9 (zwolnienie podmiotowe do 150 tys. Zł) lub przepisów wydanych na podstawie art. 82 ust. 3.

3. Na żądanie nabywcy towaru lub usługi podatnik jest obowiązany wystawić fakturę dokumentującą:

2) sprzedaż zwolnioną, o której mowa w ust. 2, z zastrzeżeniem art. 117 pkt 1 i art. 118

- jeżeli żądanie jej wystawienia zostało zgłoszone w terminie 3 miesięcy, licząc od końca miesiąca, w którym dostarczono towar lub wykonano usługę bądź otrzymano całość lub część zapłaty.

22

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

Art. 106e. 1. Faktura powinna zawierać:

1) datę wystawienią
2) kolejny numer nadany w ramach jednej lub więcej serii, który w sposób jednoznaczny identyfikuje fakturę;
3) imiona i nazwiska lub nazwy podatnika i nabywcy towarów lub usług oraz ich adresy;
4) numer, za pomocą którego podatnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku, z zastrzeżeniem pkt 24 lit. a;
5) numer, za pomocą którego nabywca towarów lub usług jest zidentyfikowany na potrzeby podatku lub podatku od wartości dodanej, pod którym otrzymał on towary lub usługi, z zastrzeżeniem pkt 24 lit. b;
6) datę dokonania lub zakończenia dostawy towarów lub wykonania usługi lub datę otrzymania zapłaty, o której mowa w art. 106b ust. 1 pkt 4, o ile taka data jest określona i różni się od daty wystawienia faktury; *patrz data sprzedaży na fakturze*
7) nazwę (rodzaj) towaru lub usługi;
8) miarę i ilość (liczbę) dostarczonych towarów lub zakres wykonanych usług;
9) cenę jednostkową towaru lub usługi bez kwoty podatku (cenę jednostkową netto);
10) kwoty wszelkich opustów lub obniżek cen, w tym w formie rabatu z tytułu wcześniejszej zapłaty, o ile nie zostały one uwzględnione w cenie jednostkowej netto;
11) wartość dostarczonych towarów lub wykonanych usług, objętych transakcją, bez kwoty podatku (wartość sprzedaży netto);
12) stawkę podatku;
13) sumę wartości sprzedaży netto, z podziałem na sprzedaż objętą poszczególnymi stawkami podatku i sprzedaż zwolnioną od podatku;

23

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

14) kwotę podatku od sumy wartości sprzedaży netto, z podziałem na kwoty dotyczące poszczególnych stawek podatku;
15) kwotę należności ogółem;
16) w przypadku dostawy towarów lub świadczenia usług, w odniesieniu do których obowiązek podatkowy powstaje zgodnie z art. 19a ust. 5 pkt 1 lub art. 21 ust. 1 - wyrazy "metoda kasowa";
17) w przypadku faktur, o których mowa w art. 106d ust. 1 - wyraz "samofakturowanie";
18) w przypadku dostawy towarów lub wykonania usługi, dla których obowiązanym do rozliczenia podatku, podatku od wartości dodanej lub podatku o podobnym charakterze jest nabywca towaru lub usługi - wyrazy "odwrotne obciążenie";
19) w przypadku dostawy towarów lub świadczenia usług zwolnionych od podatku na podstawie art. 43 ust. 1, art. 113 ust. 1 i 9 albo przepisów wydanych na podstawie art. 82 ust. 3 - wskazanie:
a) przepisu ustawy albo aktu wydanego na podstawie ustawy, na podstawie którego podatnik stosuje zwolnienie od podatku,
b) przepisu dyrektywy 2006/112/WE, który zwalnia od podatku taką dostawę towarów lub takie świadczenie usług, lub
c) innej podstawy prawnej wskazującej na to, że dostawa towarów lub świadczenie usług korzysta ze zwolnienia;
20) w przypadku, o którym mowa w art. 106c - nazwę i adres organu egzekucyjnego lub imię i nazwisko komornika sądowego oraz jego adres, a w miejscu określonym dla podatnika - imię i nazwisko lub nazwę dłużnika oraz jego adres;
21) w przypadku faktur wystawianych w imieniu i na rzecz podatnika przez jego przedstawiciela podatkowego - nazwę lub imię i nazwisko przedstawiciela podatkowego, jego adres oraz numer, za pomocą którego jest on zidentyfikowany na potrzeby podatku;
22) w przypadku gdy przedmiotem wewnątrzwspólnotowej dostawy są nowe środki transportu - datę dopuszczenia nowego środka transportu do użytku oraz:
a) przebieg pojazdu - w przypadku pojazdów lądowych, o których mowa w art. 2 pkt 10 lit. a,
b) liczbę godzin roboczych używania nowego środka transportu - w przypadku jednostek pływających, o których mowa w art. 2 pkt 10 lit. b, oraz statków powietrznych, o których mowa w art. 2 pkt 10 lit. c;
23) w przypadku faktur wystawianych przez drugiego w kolejności podatnika, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 4 lit. b i c, w wewnątrzwspólnotowej transakcji trójstronnej (procedurze uproszczonej) - dane określone w art. 136;
24) w przypadkach, o których mowa w art. 97 ust. 10 pkt 2 i 3:
a) numer, za pomocą którego podatnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku, poprzedzony kodem PL,
b) numer, za pomocą którego nabywca towaru lub usługi jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od wartości dodanej w danym państwie członkowskim, zawierający dwuliterowy kod stosowany na potrzeby podatku od wartości dodanej właściwy dla tego państwa członkowskiego.

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

Faktura zaliczkowa w 2014 r.

Art. 106f. 1. Faktura, o której mowa w art. 106b ust. 1 pkt 4, powinna zawierać:

1) dane, o których mowa w art. 106e ust. 1 pkt 1-6;

2) otrzymaną kwotę zapłaty;

3) kwotę podatku wyliczoną według wzoru:

$$KP = \frac{ZB \times SP}{100 + SP}$$

gdzie:

KP - oznacza kwotę podatku,

ZB - oznacza kwotę otrzymanej całości lub części zapłaty,

SP - oznacza stawkę podatku;

4) dane dotyczące zamówienia lub umowy, a w szczególności: nazwę (rodzaj) towaru lub usługi, cenę jednostkową netto, ilość zamówionych towarów, wartość zamówionych towarów lub usług bez kwoty podatku, stawki podatku, kwoty podatku oraz wartość zamówienia lub umowy z uwzględnieniem kwoty podatku.

2. Przepisy art. 106e ust. 1 pkt 16-21 i 24 oraz ust. 2-6, 10 i 11 stosuje się odpowiednio.

3. Jeżeli faktura, o której mowa w ust. 1, nie obejmuje całej zapłaty, w fakturze wystawianej po wydaniu towaru lub wykonaniu usługi sumę wartości towarów lub usług pomniejsza się o wartość otrzymanych części zapłaty, a kwotę podatku pomniejsza się o sumę kwot podatku wykazanego w fakturach dokumentujących otrzymanie części zapłaty. Faktura, o której mowa w zdaniu pierwszym, powinna również zawierać numery faktur wystawionych przed wydaniem towaru lub wykonaniem usługi.

4. W przypadku gdy wystawiono więcej niż jedną fakturę dokumentującą otrzymanie części zapłaty, a faktury te obejmują łącznie całą zapłatę, ostatnia z tych faktur powinna zawierać również numery poprzednich faktur.

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

Art. 106j. 1. W przypadku gdy po wystawieniu faktury: **(Faktura korygująca w 2014 r.)**

1) udzielono obniżki ceny w formie rabatu, o której mowa w art. 29a ust. 7 pkt 1,
2) udzielono opustów i obniżek cen, o których mowa w art. 29a ust. 10 pkt 1,
3) dokonano zwrotu podatnikowi towarów i opakowań,
4) dokonano zwrotu nabywcy całości lub części zapłaty, o której mowa w art. 106b ust. 1 pkt 4,
5) podwyższono cenę lub stwierdzono pomyłkę w cenie, stawce, kwocie podatku lub w jakiejkolwiek innej pozycji faktury
- podatnik wystawia fakturę korygującą.

2. Faktura korygująca powinna zawierać:
1) wyrazy "FAKTURA KORYGUJĄCA" albo wyraz "KOREKTA";
2) numer kolejny oraz datę jej wystawienia;
3) dane zawarte w fakturze, której dotyczy faktura korygująca:
a) określone w art. 106e ust. 1 pkt 1-6,
b) nazwę (rodzaj) towaru lub usługi objętych korektą;
4) przyczynę korekty;
5) jeżeli korekta wpływa na zmianę podstawy opodatkowania lub kwoty podatku należnego - odpowiednio kwotę korekty podstawy opodatkowania lub kwotę korekty podatku należnego z podziałem na kwoty dotyczące poszczególnych stawek podatku i sprzedaży zwolnionej;
6) w przypadkach innych niż wskazane w pkt 5 - prawidłową treść korygowanych pozycji.

3. W przypadku gdy podatnik udziela opustu lub obniżki ceny w odniesieniu do wszystkich dostaw towarów lub usług dokonanych lub świadczonych na rzecz jednego odbiorcy w danym okresie, faktura korygująca, o której mowa w ust. 2:
1) powinna zawierać dodatkowo wskazanie okresu, do którego odnosi się udzielany opust lub obniżka;
2) może nie zawierać danych określonych w art. 106e ust. 1 pkt 5 i 6 oraz nazwy (rodzaju) towaru lub usługi objętych korektą.

26

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

Noty korygujące w 2014 r.

Art. 106k. 1. Nabywca towaru lub usługi, który otrzymał fakturę zawierającą pomyłki, z wyjątkiem pomyłek w zakresie danych określonych w art. 106e ust. 1 pkt 8-15, może wystawić fakturę nazywaną notą korygującą.

2. Faktura, o której mowa w ust. 1, wymaga akceptacji wystawcy faktury.

3. Faktura, o której mowa w ust. 1, powinna zawierać:
1) wyrazy "NOTA KORYGUJĄCA";
2) numer kolejny i datę jej wystawienia;
3) imiona i nazwiska lub nazwy podatnika i nabywcy towarów lub usług oraz ich adresy i numer za pomocą którego podatnik jest zidentyfikowany na potrzeby podatku, a także numer, za pomocą którego nabywca towarów lub usług jest zidentyfikowany na potrzeby podatku lub podatku od wartości dodanej;
4) dane zawarte w fakturze, której dotyczy faktura, o której mowa w ust. 1, określone w art. 106e ust. 1 pkt 1-6;
5) wskazanie treści korygowanej informacji oraz treści prawidłowej.

4. Przepisy ust. 1-3 nie naruszają przepisów dotyczących wystawiania faktur korygujących.

27

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

Autentyczność pochodzenia i integralność treści faktury

Art. 106m. 1. Podatnik określa sposób zapewnienia autentyczności pochodzenia, integralności treści i czytelności faktury.
2. Przez autentyczność pochodzenia faktury rozumie się pewność co do tożsamości dokonującego dostawy towarów lub usługodawcy albo wystawcy faktury.
3. Przez integralność treści faktury rozumie się, że w fakturze nie zmieniono danych, które powinna zawierać faktura.
4. Autentyczność pochodzenia, integralność treści oraz czytelność faktury można zapewnić za pomocą dowolnych kontroli biznesowych, które ustalają wiarygodną ścieżkę audytu między fakturą a dostawą towarów lub świadczeniem usług.
5. Poza wykorzystaniem kontroli biznesowych, określonych w ust. 4, autentyczność pochodzenia i integralność treści faktury elektronicznej są zachowane, w szczególności, w przypadku wykorzystania:
1) bezpiecznego podpisu elektronicznego w rozumieniu art. 3pkt 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. nr 130, poz. 1450, z późn. zm.), weryfikowanego za pomocą ważnego kwalifikowanego certyfikatu, lub
2) elektronicznej wymiany danych (EDI) zgodnie z umową w sprawie europejskiego modelu wymiany danych elektronicznych, jeżeli zawarta umowa dotycząca tej wymiany przewiduje stosowanie procedur gwarantujących autentyczność pochodzenia faktury i integralność jej danych.

Art. 106n. 1. Stosowanie faktur elektronicznych wymaga akceptacji odbiorcy faktury.
2. W przypadku przesyłania lub udostępniania temu samemu odbiorcy jednocześnie więcej niż jednej faktury elektronicznej dane wspólne dla poszczególnych faktur mogą zostać podane tylko raz, o ile dla każdej faktury są dostępne wszystkie te dane.

28

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

Obowiązek potwierdzania faktur korygujących w 2014 r.

Art. 29 ust. 10. Podstawę opodatkowania, z zastrzeżeniem ust 13, obniża się o: dwie interpretacje
1) kwoty udzielonych po dokonaniu sprzedaży opustów i obniżek cen;
2) wartość zwróconych towarów i opakowań, z zastrzeżeniem ust. 11 i 12;
3) zwróconą nabywcy całość lub część zapłaty otrzymaną przed dokonaniem sprzedaży, jeżeli do niej nie doszło
4) wartość zwróconych kwot dotacji, subwencji i innych dopłat o podobnym charakterze, o których mowa w ust. 1.

11. Do podstawy opodatkowania nie wlicza się wartości opakowania, jeżeli podatnik dokonał dostawy towaru w opakowaniu zwrotnym, pobierając kaucję za to opakowanie lub określając taką kaucję w umowie dotyczącej dostawy towaru.
12. W przypadku niezwrócenia przez nabywcę opakowania, o którym mowa w ust. 11, podstawę opodatkowania podwyższa się o wartość tego opakowania:
1) w dniu następującym po dniu, w którym umowa przewidywała zwrot opakowania - jeżeli tego opakowania nie zwrócono w terminie określonym w umowie;
2) 60. dnia od dnia wydania opakowania - jeżeli w umowie nie określono terminu zwrotu tego opakowania

13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 pkt 1-3, obniżenia podstawy opodatkowania, w stosunku do podstawy określonej w wystawionej fakturze z wykazanym podatkiem, dokonuje się pod warunkiem posiadania przez podatnika, uzyskanego przed upływem terminu do złożenia deklaracji podatkowej za dany okres rozliczeniowy, w którym nabywca towaru lub usługobiorca otrzymał fakturę korygującą, potwierdzenia otrzymania faktury korygującej przez nabywcę towaru lub usługobiorcę, dla którego wystawiono fakturę. Uzyskanie potwierdzenia otrzymania przez nabywcę towaru lub usługobiorcę faktury korygującej po terminie złożenia deklaracji podatkowej za dany okres rozliczeniowy uprawnia podatnika do uwzględnienia faktury korygującej za okres rozliczeniowy, w którym potwierdzenie to uzyskano.

14. Przepis ust. 13 stosuje się odpowiednio w przypadku stwierdzenia pomyłki w kwocie podatku na fakturze i wystawienia faktury korygującej do faktury, w której wykazano kwotę podatku wyższą niż należna

15. Warunku posiadania przez podatnika potwierdzenia otrzymania faktury korygującej przez nabywcę towaru lub usługobiorcę nie stosuje się w przypadku

1) eksportu towarów i wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów;
2) dostawy towarów i świadczenia usług, dla których miejsce opodatkowania znajduje się poza terytorium kraju;
3) sprzedaży energii elektrycznej, cieplnej lub chłodniczej, gazu przewodowego, usług telekomunikacyjnych i radiokomunikacyjnych oraz usług wymienionych w poz. 140-153, 174 i 175 załącznika nr 3 do ustawy;
4) gdy podatnik nie uzyskał potwierdzenia mimo udokumentowanej próby doręczenia faktury korygującej i z posiadanej dokumentacji wynika, że nabywca towaru lub usługobiorca wie, że transakcja została zrealizowana zgodnie z warunkami określonymi w fakturze korygującej.

16. W przypadku, o którym mowa w ust. 15 pkt 4, obniżenie podstawy opodatkowania następuje nie wcześniej niż w deklaracji podatkowej składanej za okres rozliczeniowy, w którym zostały łącznie spełnione przesłanki określone w ust. 15 pkt 4.

29

FAKTUROWANIE W TRANSPORCIE I SPEDYCJI po 01.01.2014 r.

Faktury handlowe „NP", zwolnione i uproszczone w 2014 r.

Faktura handlowa

Art. 106e ust.1 pkt 18 w przypadku dostawy towarów lub wykonania usługi, dla których obowiązanym do rozliczenia podatku, podatku od wartości dodanej lub podatku o podobnym charakterze jest nabywca towaru lub usługi - wyrazy "odwrotne obciążenie" ;
lone w ust. 15 pkt 4.

Faktura zwolniona

19) w przypadku dostawy towarów lub świadczenia usług zwolnionych od podatku na podstawie art. 43 ust. 1, art. 113 ust. 1 i 9 albo przepisów wydanych na podstawie art. 82 ust. 3 - wskazanie:
a) przepisu ustawy albo aktu wydanego na podstawie ustawy, na podstawie którego podatnik stosuje zwolnienie od podatku,
b) przepisu dyrektywy 2006/112/WE, który zwalnia od podatku taką dostawę towarów lub takie świadczenie usług, lub
c) innej podstawy prawnej wskazującej na to, że dostawa towarów lub świadczenie usług korzysta ze zwolnienia;

Faktura uproszczona

3) w przypadku gdy kwota należności ogółem nie przekracza kwoty 450 zł albo kwoty 100 euro, jeżeli kwota ta określona jest w euro - danych określonych w ust. 1 pkt 3 dotyczących nabywcy i danych określonych w ust. 1 pkt 8, 9 i 11-14, pod warunkiem że zawiera dane pozwalające określić dla poszczególnych stawek podatku kwotę podatku.

30

ODLICZANIE PODATKU VAT po 01.01.2014 r.

10. Prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego powstaje w rozliczeniu za okres, w którym w odniesieniu do nabytych lub importowanych przez podatnika towarów i usług powstał obowiązek podatkowy.

10b. Prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego w przypadkach, o których mowa w:
1) ust. 2 pkt 1 oraz pkt 2 lit. a - powstaje nie wcześniej niż w rozliczeniu za okres, w którym podatnik otrzymał fakturę lub dokument celny;
2) ust. 2 pkt 4 lit. c - powstaje zgodnie z ust. 10, pod warunkiem że podatnik :
a) otrzyma fakturę dokumentującą dostawę towarów, stanowiącą u niego wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów, w terminie trzech miesięcy od upływu miesiąca, w którym w odniesieniu do nabytych towarów powstał obowiązek podatkowy,
b) uwzględni kwotę podatku należnego z tytułu wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów w deklaracji podatkowej, w której jest on obowiązany rozliczyć ten podatek ;
3) ust. 2 pkt 4 lit. a, b i d - powstaje zgodnie z ust. 10, pod warunkiem że podatnik uwzględni kwotę podatku należnego z tytułu tych transakcji w deklaracji podatkowej, w której jest on obowiązany rozliczyć ten podatek .

10c. Przepis ust. 10 stosuje się odpowiednio do całości lub części zapłaty uiszczanej przed dokonaniem dostawy lub wykonaniem usługi.

10d. Prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego powstaje :
1) w przypadku stosowania w imporcie towarów procedury uproszczonej, polegającej na wpisie do rejestru zgodnie z przepisami celnymi - za okres rozliczeniowy, w którym podatnik dokonał wpisu do rejestru ; obniżenie kwoty podatku należnego następuje pod warunkiem dokonania przez podatnika zapłaty podatku wykazanego w dokumencie celnym stanowiącym zgłoszenie uzupełniające dotyczące tego okresu rozliczeniowego, z zastrzeżeniem art. 33a ;
2) w przypadku decyzji, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 oraz art. 34 - w rozliczeniu za okres, w którym podatnik otrzymał decyzję ; obniżenie kwoty podatku należnego następuje pod warunkiem dokonania przez podatnika zapłaty podatku wynikającego z decyzji .
10e. Prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego w odniesieniu do nabytych przez małego podatnika towarów i usług, w okresie stosowania przez niego metody kasowej, powstaje nie wcześniej niż w rozliczeniu za okres, w którym podatnik dokonał zapłaty za te towary i usługi.
10f. Prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego w przypadku podatnika, o którym mowa w art. 16, powstaje w rozliczeniu za okres, w którym powstał obowiązek podatkowy z tytułu dokonanej przez niego wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów .
10g. W przypadku nieotrzymania w terminie, o którym mowa w ust. 10b pkt 2 lit. a, faktury dokumentującej dostawę towarów, stanowiącą u podatnika wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów, podatnik jest obowiązany do odpowiedniego pomniejszenia kwoty podatku naliczonego w rozliczeniu za okres, w którym upłynął ten termin .
10h. Otrzymanie przez podatnika faktury dokumentującej dostawę towarów, stanowiącą u podatnika wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów, w terminie późniejszym niż określony w ust. 10b pkt 2 lit. a, upoważnia podatnika do odpowiedniego powiększenia podatku naliczonego w rozliczeniu za okres rozliczeniowy, w którym podatnik otrzymał tę fakturę .

11. Jeżeli podatnik nie dokonał obniżenia kwoty podatku należnego w terminach określonych w ust. 10, 10d i 10e, może obniżyć kwotę podatku należnego w deklaracji podatkowej za jeden z dwóch następnych okresów rozliczeniowych . *Patrz termin odliczenia VAT z faktury zakupu*

13. Jeżeli podatnik nie dokonał obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego w terminach, o których mowa w ust. 10, 10d, 10e i 11, może on obniżyć kwotę podatku należnego przez dokonanie korekty deklaracji podatkowej za okres, w którym powstało prawo do obniżenia kwoty podatku należnego, nie później jednak niż w ciągu 5 lat, licząc od początku roku, w którym powstało prawo do obniżenia kwoty podatku należnego, z zastrzeżeniem ust. 13a.
13a. Jeżeli podatnik w odniesieniu do wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów, dostawy towarów oraz świadczenia usług, dla których zgodnie z art. 17 podatnikiem jest nabywca towarów lub usług, nie dokonał obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego w terminach, o których mowa w ust. 10 i 11, może on obniżyć kwotę podatku należnego przez dokonanie korekty deklaracji podatkowej za okres, w którym powstało prawo do obniżenia kwoty podatku należnego, nie później jednak niż w ciągu 5 lat, licząc od końca roku, w którym powstało prawo do obniżenia kwoty podatku należnego .

31

DOSTAWA TOWARÓW UŻYWANYCH PO 01.01.2014 r.

Art. 43. 1. Zwalnia się od podatku: (przepis w brzmieniu do 31.12.2013 r.)
2) dostawę towarów używanych, pod warunkiem że w stosunku do tych towarów nie przysługiwało dokonującemu ich dostawy prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego;

Art. 43 ust. 2. Przez towary używane, o których mowa w ust. 1 pkt 2, rozumie się ruchomości, których okres używania przez podatnika dokonującego ich dostawy wyniósł co najmniej pół roku po nabyciu prawa do rozporządzania tymi towarami jak właściciel.

Art. 43. 1. Zwalnia się od podatku: (przepis w brzmieniu od 01.01.2014 r.)
2) dostawę towarów wykorzystywanych wyłącznie na cele działalności zwolnionej od podatku, jeżeli z tytułu nabycia, importu lub wytworzenia tych towarów nie przysługiwało dokonującemu ich dostawy prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego;

Od 01.01.2014 r. uchylono art. 43 ust. 2 ustawy o VAT definiującytowary używane.

32

PRZELICZANIE KWOT W WALUTACH NA FAKTURACH

1. W przypadku gdy kwoty stosowane do określenia podstawy opodatkowania są określone w walucie obcej, przeliczenia na złote dokonuje się według kursu średniego danej waluty obcej ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień powstania obowiązku podatkowego.

Patrz interpretacje

Podatnik może wybrać sposób przeliczania tych kwot na złote według ostatniego kursu wymiany opublikowanego przez Europejski Bank Centralny na ostatni dzień poprzedzający dzień powstania obowiązku podatkowego; w takim przypadku waluty inne niż euro przelicza się z zastosowaniem kursu wymiany każdej z nich względem euro.

2. W przypadku gdy podatnik wystawia fakturę przed powstaniem obowiązku podatkowego, a kwoty stosowane do określenia podstawy opodatkowania są określone na tej fakturze w walucie obcej, przeliczenia na złote dokonuje się według kursu średniego danej waluty obcej ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski na ostatni dzień roboczy poprzedzający dzień wystawienia faktury. Przepis ust. 1 zdanie drugie stosuje się odpowiednio.

33

WYKONANIE USŁUGI TRANSPORTOWEJ I SPEDYCYJNEJ

W jakim momencie mamy do czynienia z wykonaniem usługi transportowej, a w jakim spedycyjnej?

Patrz interpretacje

1. W ustawie o VAT nie ma definicji momentu wykonania usługi transportowej i usługi spedycyjnej.

2. Odpowiadając na powyższe pytanie należy wziąć pod uwagę, co jest celem usługi transportowej. Jest to przewiezienie osób bądź towarów z jednego miejsca w drugie (czyli dostarczenie ich w konkretne miejsce). W związku z tym dopiero po dostarczeniu towarów w umówione miejsce, możemy stwierdzić, iż usługa transportowa została wykonana. Dniem zakończenia usługi będzie zatem dzień dostarczenia towaru do miejsca jego przeznaczenia. Ponadto za powyższą interpretacją momentu wykonania usługi transportowej przemawia to, iż przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przesyłkę od chwili jej przyjęcia do przewozu do chwili wydania odbiorcy. Zgodnie z art. 791 k.c. wskutek zapłaty należności przewoźnika i przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń wygasają wszelkie roszczenia przeciwko przewoźnikowi wynikające z umowy przewozu.

3. Trudno uznać, iż usługa transportowa lub spedycyjna zostaje wykonana z chwilą załadowania towaru na środek transportu.

4. W przypadku prostej usługi spedycji, jeżeli umowa nie stanowi inaczej dniem wykonania usługi jest dzień dostarczenia towaru do odbiorcy. Jeżeli natomiast dzień dostarczenia towaru różni się od dnia rozładunku, należałoby przyjąć, iż dniem wykonania usługi spedycyjnej jest dzień zakończenia rozładunku. Jeżeli w skład umowy spedycji wchodzą jeszcze inne czynności (usługi) następujące po dacie rozładunku, to momentem zakończenie usługi spedycyjnej jest moment wykonania ostatniej z tych czynności np. moment otrzymania dokumentów od przewoźnika. Podstawowe znaczenie w tym przypadku mają zapisy w umowie spedycji – bez wyraźnych i jasnych zapisów w umowie bardzo trudno będzie nam bronić stanowiska, iż usługa spedycji została wykonana w innym terminie, niż dzień dostarczenia towaru.

34

WYKONANIE USŁUGI TRANSPORTOWEJ I SPEDYCYJNEJ

Interpretacja Dyrektora IS w Katowicach nr IBPP2/443-222/07/ICz z dnia 2008.01.24

Wnioskodawca wykonuje usługi spedycyjne i transportowe. Wątpliwość Jego budzi termin wystawienia faktury za spedycję oraz termin wykonania usługi spedycyjnej. Wnioskodawca wskazuje, że usługa spedycji może być uznana za wykonaną w momencie faktycznego wypełnienia przez spedytora wszystkich ciążących na nim obowiązków, a przekazanie dokumentów jest jednym z tych obowiązków. Czy za datę sprzedaży - wykonania usługi - uznać należy w przypadku usługi spedycyjnej - doręczenie dokumentów czy datę rozładunku... Np.: załadunek; 1 styczeń - rozładunek 3 styczeń, dostarczenie dokumentów przewozowych od przewoźnika /2 marzec/ - czy fakturę spedycyjną należy wystawić w terminie do 30 dnia od wykonania usługi czyli do 1 kwietnia i w deklaracji za kwiecień rozliczyć podatek należny. Wątpliwości Wnioskodawcy dotyczą daty wykonania usługi; czy jest to data rozładunku, czy dostarczenia dokumentów. Kiedy w deklaracji VAT-7 należy ująć sprzedaż i dlaczego...

W związku z powyższym zadano następujące pytania:

1. W jakim terminie Wnioskodawca jest zobowiązany do wystawienia faktury za spedycję...
2. Kiedy usługa spedycji jest uznana za wykonaną - z datą załadunku, rozładunku czy otrzymania dokumentacji...
3. Jak opisywać poprawnie moment zakończenia usługi spedycyjnej /nadmieniono, że w dokumentach przewozowych przewoźnika - będzie data rozładunku/...

Zdaniem Wnioskodawcy, terminem zakończenia usługi jest moment dostarczenia dokumentów od przewoźnika i od tej daty Wnioskodawca ma trzydzieści dni na wystawienie faktury; np. dokumenty otrzymano – wpłynęły 5 marca - to fakturę można wystawić do 4 kwietnia i sprzedaż ująć w rejestrze VAT w kwietniu.

35

WYKONANIE USŁUGI TRANSPORTOWEJ I SPEDYCYJNEJ

Interpretacja Dyrektora IS w Katowicach nr IBPP2/443-222/07/ICz z dnia 2008.01.24 c.d.

Dyrektor IS wyjaśnił:

W ustawie o podatku od towarów i usług brak jest definicji pojęcia „moment wykonania usługi". W przypadku usług spedycyjnych jest to zespół czynności organizacyjnych występujących przy przemieszczaniu towarów. Z uwagi na różnorodność czynności wchodzących w skład tej usługi, podanie jednej definicji jest bardzo trudne. Moment ten zależeć będzie przede wszystkim od rodzaju usługi, jej charakteru, specyficznych warunków wykonania ale przede wszystkim wynikać będzie z warunków umowy. Z ogólnej definicji usługi spedycji wynika, że polega ona na dostarczeniu towaru do odbiorcy, zatem za moment wykonania tej usługi można uznać dzień, w którym przewoźnik wyda towar odbiorcy, o ile z zawartej pomiędzy kontrahentami umowy nie będzie wynikał inny moment wykonania usługi. A więc w sytuacji braku odmiennych uregulowań, dzień otrzymania towaru przez odbiorcę może być uznany za datę wykonania usługi.

Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, że Wnioskodawca wykonuje usługi spedycji, wskazując konkretny przykład: Załadunek 1 styczeń – rozładunek 3 styczeń, dostarczenie dokumentów przewozowych od przewoźnika 2 marzec. Mając na uwadze powyższe, za moment wykonania usługi spedycyjnej w przedmiotowej sprawie należy przyjąć dzień, w którym przewoźnik wydał towar odbiorcy (data rozładunku), bowiem z przedstawionego stanu faktycznego nie wynika, aby zawarta przez Wnioskodawcę z kontrahentem umowa spedycji przewidywała odmienne określenie momentu wykonania usługi.

W omawianym przypadku rozładunek towaru nastąpił w dniu 3 stycznia, zatem w tym dniu nastąpiło wykonanie usługi spedycyjnej. Tym samym obowiązek podatkowy powstał, zgodnie z art. 19 ust. 13 pkt 2 lit. b) ustawy o VAT, w dniu 2 lutego, przy założeniu, że Wnioskodawca wcześniej nie otrzymał części lub całości zapłaty za wykonaną usługę spedycji. Podatek należny Wnioskodawca winien wykazać w rozliczeniu za miesiąc, w którym powstał obowiązek podatkowy (tj. w rozliczeniu za miesiąc luty), zgodnie z art. 103 ust. 1 ww. ustawy o VAT.

Natomiast fakturę VAT za wykonanie usługi spedycji należy, w powyższej sytuacji, wystawić w dniu 2 lutego tj. w dniu, w którym powstał obowiązek podatkowy z tytułu wykonania tej usługi, stosownie do przepisu 15 ust. 1 cyt. rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 maja 2005r.

36

WYKONANIE USŁUGI TRANSPORTOWEJ I SPEDYCYJNEJ

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy z dnia 03.04.2014 r., ITPP2/443-77/14/AK

Podstawowym przedmiotem działalności jest świadczenie na rzecz kontrahentów usług spedycyjnych. W zależności od zapotrzebowań konkretnego kontrahenta, co znajduje wyraz w przekazywanym zamówieniu, rodzaj i ilość usług wchodzących w skład wykonywanej usługi spedycyjnej może się różnić.

Szczegółowy zakres usługi spedycyjnej, którą w konkretnym przypadku świadczy Pani dla kontrahenta, jest wskazany w zleceniu. Dla kontrahenta wszystkie ww. czynności stanowią elementy jednej, kompleksowej usługi. Również wynagrodzenie ustalone jest w łącznej kwocie, bez wydzielania wynagrodzenia (ani w zleceniu, jak i na fakturze) za poszczególne czynności. Również wszelkie koszty związane z gromadzeniem dokumentacji od przewoźników i jej przekazaniem zleceniodawcy nie są dodatkowo rozliczane (są objęte podstawową kwotą wynagrodzenia za usługę spedycyjną).

Poszczególne czynności, które składają się na usługę spedycyjną, są przy tym wykonywane przez Panią we własnym zakresie lub nabywa Pani w tym celu odpowiednie usługi od innych podmiotów.

Wszystkie usługi realizuje Pani na podstawie otrzymanych od kontrahentów zleceń spedycyjnych i po akceptacji przez kontrahenta Ogólnych Warunków Umownych świadczenia usług spedycyjnych przez Pani firmę. Zgodnie z tymi postanowieniami: „Strony oświadczają, iż uznają usługę spedycji za wykonaną z dniem doręczenia Zleceniodawcy końcowego raportu z czynności spedycyjnych i przebiegu dostawy (w tym również rozładunku) wraz z dokumentacją uzyskaną od przewoźnika po wykonaniu przewozu."

W przypadku usług objętych niniejszym wnioskiem zapłata następuje (i będzie następowała w roku 2014) w terminie 14-60 dni od dnia wykonania usługi spedycyjnej.

Czy w stosunku do usług spedycyjnych, jako usług złożonych z usługi organizacji transportu a także wykazanych powyżej usług dodatkowych, w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2014 r., obowiązek podatkowy z tytułu podatku od towarów i usług będzie powstawał z momentem wykonania usługi, tj. w dniu doręczenia zleceniodawcy końcowego raportu z czynności spedycyjnych i przebiegu dostawy (w tym również rozładunku) wraz z dokumentacją uzyskaną od przewoźnika po wykonaniu przewozu...

W doktrynie i orzecznictwie przyjmuje się, iż czynności podejmowane w ramach umowy spedycji mogą polegać na udzielaniu porad, zawieraniu umów przewozu, sporządzaniu dokumentów przewozowych, odbioru przesyłki od nadawcy lub przewoźnika, przekazaniu przesyłki odbiorcy. Mogą to być również inne czynności organizacyjnoprawne związane z przewozem, takie jak znalezienie przewoźnika, przygotowanie listów przewozowych czy też zawarcie umowy przewozu z przewoźnikiem w imieniu zleceniodawcy.

Dla prawidłowego określenia momentu powstania obowiązku podatkowego istotne jest zdefiniowanie momentu, w którym usługa zosta ła wykonana. Z powodu braku stosownych regulacji tego zagadnienia w ustawie, moment wykonania usługi jest często ustalany w powiązaniu z momentem realizacji poszczególnych umów, w których kontrahenci zastrzegają sobie, w jaki sposób dojdzie do reali zacji i finalizacji usługi (przygotowanie i przesłanie dokumentacji, sporządzenie i podpisanie protokołu odbioru, itp.).

Należy stwierdzić zatem, że o tym czy dana usługa została faktycznie wykonana i kiedy nastąpiło jej wykonanie w całości lub c zęściowo decyduje zawarta umowa cywilnoprawna. Umowa cywilnoprawna określa wzajemne prawa i obowiązki stron. O tym czy dana usługa została wykonana decyduje również jej charakter. Charakter usługi i datę jej wykonania definiują strony umowy cywilnoprawnej, z wyjątkiem gdy moment ten określa powszechnie obowiązujący przepis prawa, regulujący zasady danego rodzaju usług. Wobec powyższego, usługę uważa się za wykonaną w sytuacji, gdy usługodawca wykonał wszystkie zobowiązania składające się na określo ny rodzaj usług, wynikające z zawartej umowy. Natomiast w przypadku braku umowy – wykonanie usługi ustala się na podstawie okoliczności faktycznych, potwierdzonych stosownymi dowodami.

37

WYKONANIE USŁUGI TRANSPORTOWEJ I SPEDYCYJNEJ

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy z dnia 03.04.2014 r., ITPP2/443-77/14/AK

Z powyższych przepisów wynika, że pod pojęciem „spedycja" mieści się znacznie szerszy zakres czynności niż pod pojęciem „transport". Spedycja bowiem obejmować może cały szereg czynnośct odebranie towaru od nadawcy, dostarczenie do miejsca formowania przesyłki, załadunek, przewóz, wyładunek, dostarczenie do ostatecznego odbiorcy, załatwienie wszelkich formalności i wypełnienie dokumentacji Nie oznacza to jednak, że spedytor musi sam wykonać wszystkie te czynności. Działalność spedytora może ograniczać się jedynie do znalezienia firmy, która wszystkie te czynności wykona na jego zlecenie. Natomiast transport to z reguły umowa o przewóz
Wskazać należy, że dla celów podatkowych - co do zasady - złożone działania podatnika traktowane są jako jednolita całość. Oznacza to, że jeżeli podatnik dokonuje kilku świadczeń na rzecz klienta i są one ze sobą powiązane tak, że obiektywnie rzecz biorąc tworzą z ekonomicznego punktu widzenia jedną całość, którą jedynie sztucznie można byłoby podzielić, to te elementy lub świadczenia – dla celów podatku od towarów i usług - stanowią jedną całość. Wniosek taki wypływa m.in. z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie pomiędzy Card Protection Plan Ltd (CPP) a Commissioners of Customs and Excise (sygn. C-349/96). Aby móc uznać, że dana usługa jest usługą złożoną (kompleksową), winna składać się z różnych świadczeń, których realizacja prowadzi do jednego celu. Na usługę złożoną składa się więc kombinacja różnych czynności, prowadzących do realizacji określonego celu - do wykonania świadczenia głównego, na które składają się różne świadczenia pomocnicze. Natomiast usługę należy uznać za pomocniczą, jeśli nie stanowi ona celu samego w sobie, lecz jest środkiem do pełnego zrealizowania lub wykorzystania usługi zasadniczej. Pojedyncza usługa traktowana jest zatem jak element usługi kompleksowej wówczas, jeżeli cel świadczenia usługi pomocniczej jest zdeterminowany przez usługę główną oraz nie można wykonać lub wykorzystać usługi głównej bez usługi pomocniczej. Jeżeli jednak w skład świadczonej usługi wchodzić będą czynności, które nie służą wyłącznie wykonaniu czynności głównej, zasadniczej, lecz mogą mieć również charakter samoistny, to wówczas nie ma podstaw dla traktowania ich jako elementu usługi kompleksowej
Analiza okoliczności faktycznych sprawy w kontekście obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa pozwala stwierdzić, że ogół czynności podejmowanych przez Panią, o których mowa we wniosku, mających na celu zorganizowanie transportu towarów, wypełnia definicję usług spedycji w rozumieniu art. 794 K.c., które same w sobie mają charakter usług złożonych, składających się z szeregu czynności, gdzie poszczególne świadczenia służą osiągnięciu jednego celu, jakim jest zorganizowanie transportu.
Zatem, jak słusznie Pani wskazała, w stanie prawnym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2014 r., obowiązek podatkowy w podatku od towarów i usług z tytułu świadczenia kompleksowej usługi spedycji, w sytuacji gdy ustawodawca nie przewidział dla tego typu usług szczególnego uregulowania, będzie powstawał z momentem wykonania usługi, a więc gdy wykona Pani wszystkie zobowiązania składające się na określony rodzaj usług (przykładowo w dniu doręczenia zleceniodawcy końcowego raportu z czynności spedycyjnych i przebiegu dostawy, w tym również rozładunku, wraz z dokumentacją uzyskaną od przewoźnika po wykonaniu przewozu).

38

WYKONANIE USŁUGI TRANSPORTOWEJ I SPEDYCYJNEJ

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 09.05.2014 r., ILPP2/443-148/14-4/EN

Czy Spółka postępuje prawidłowo, określając od 1 stycznia 2014 r. moment powstania obowiązku podatkowego, zgodnie z art. 19a ust. 1 ustawy o podatku od towarów i usług, tj. na dzień zakończenia usługi spedycyjnej, za który Spółka przyjmuje dzień w którym dysponuje wszystkimi dokumentami związanymi z realizowanym zleceniem?

Odnosząc się natomiast do kwestii określenia przez Spółkę zakończenia usługi spedycyjnej należy zauważyć, że moment wykonania usługi spedycji jest niezwykle istotny w zakresie momentu powstania obowiązku podatkowego w podatku od towarów i usług. Należy uznać, że usługa jest wykonana z chwilą zakończenia jej świadczenia – w przypadku usług spedycji jest to moment wykonania ostatniej czynności wchodzącej w skład usługi spedycyjnej. Biorąc pod uwagę powyższe uregulowania oraz opis stanu faktycznego stwierdzić należy, że w przedmiotowej sprawie obowiązek podatkowy powstaje zgodnie z art. 19a ust. 1 ustawy, tj. z chwilą wykonania usługi spedycyjnej.

Natomiast za dzień zakończenia usługi spedycyjnej należy uznać dzień, w którym wykonana zostanie ostania czynność składająca się na usługę spedycyjną świadczoną przez Wnioskodawcę. Tym samym Spółka, postępuje nieprawidłowo, przyjmując za dzień zakończenia usługi spedycyjnej, dzień, w którym dysponuje wszystkimi dokumentami związanymi z realizowanym zleceniem.

39

MIEJSCE ŚWIADCZENIA USŁUG

Zasady dotyczące miejsca świadczenia (opodatkowania) usług transportowych

Są uregulowane w art. 28a – 28o ustawy o podatku VAT.

Art. 28b - Zasada generalna dotycząca transakcji między podatnikami (firmami – B2B)

1. Miejscem świadczenia usług w przypadku świadczenia ich na rzecz podatnika jest miejsce, w którym podatnik będący usługobiorcą posiada siedzibę. (art. 28b ustawy o VAT)

2. W przypadku gdy usługi są świadczone dla stałego miejsca prowadzenia działalności podatnika, które znajduje się w innym miejscu niż jego siedziba lub stałe miejsce zamieszkania, miejscem świadczenia tych usług jest to stałe miejsce prowadzenia działalności.

3. W przypadku, gdy usługobiorca nie posiada siedziby, stałego miejsca zamieszkania lub stałego miejsca prowadzenia działalności, miejscem świadczenia usług jest miejsce, w którym zwykle prowadzi on działalność lub w którym ma miejsce zwykłego pobytu.

4. W przypadku świadczenia usług na rzecz podatników, gdy usługi te przeznaczone są na cele osobiste podatnika lub jego pracowników, w tym byłych pracowników, wspólników, udziałowców, akcjonariuszy, członków spółdzielni i ich domowników, członków organów stanowiących osób prawnych lub członków stowarzyszenia, do określenia miejsca świadczenia stosuje się odpowiednio przepisy art. 28c. (zasada B2C)

40

IDENTYFIKACJA PODATNIKA DLA MIEJSCA ŚWIADCZENIA USŁUG

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE RADY (UE) NR 282/2011 z dnia 15 marca 2011 r. ustanawiające środki wykonawcze do dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej
(obowiązuje od 1 lipca 2011 r.)

Artykuł 18

1. O ile usługodawca nie ma odmiennych informacji, może uznać, że usługobiorca prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty ma status podatnika

a) gdy usługobiorca przekazał mu swój indywidualny numer identyfikacyjny VAT i usługodawca uzyska potwierdzenie ważności tego numeru identyfikacyjnego, a także nazwiska/ nazwy i adresu przypisanych temu numerowi zgodnie z art. 31 rozporządzenia Rady (WE) nr 904/2010 z dnia 7 października 2010 r. w sprawie współpracy administracyjnej oraz zwalczania oszustw w dziedzinie podatku od wartości dodanej (1);

b) gdy usługobiorca nie otrzymał jeszcze indywidualnego numeru identyfikacyjnego VAT, ale poinformował usługodawcę, że zwrócił się z wnioskiem o jego nadanie i usługodawca uzyska dowolny inny dowód potwierdzający, że usługobiorca jest podatnikiem lub osobą prawną niebędącą podatnikiem, w stosunku do której wymagana jest identyfikacja do celów VAT, oraz jeżeli dokona w rozsądnym zakresie weryfikacji rzetelności przedstawionych przez usługobiorcę danych za pomocą zwykłych, handlowych środków bezpieczeństwa, takich jak środki dotyczące kontroli tożsamości lub płatności

2. O ile usługodawca nie ma odmiennych informacji, może uznać, że usługobiorca prowadzący działalność gospodarczą na terytorium Wspólnoty ma status osoby niebędącej podatnikiem, jeżeli wykaże, że ten usługobiorca nie przekazał mu swojego indywidualnego numeru identyfikacyjnego VAT

3. O ile usługodawca nie ma odmiennych informacji, może uznać, że usługobiorca nieprowadzący działalności gospodarczej na terytorium Wspólnoty ma status podatnika:

41

IDENTYFIKACJA PODATNIKA DLA MIEJSCA ŚWIADCZENIA USŁUG

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE RADY (UE) NR 282/2011 z dnia 15 marca 2011 r. ustanawiające środki wykonawcze do dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej
(obowiązuje od 1 lipca 2011 r.)

Artykuł 18

3. O ile usługodawca nie ma odmiennych informacji, może uznać, że usługobiorca nieprowadzący działalności gospodarczej na terytorium Wspólnoty ma status podatnika:

a) jeżeli uzyska od usługobiorcy zaświadczenie wydane przez właściwe organy podatkowe usługobiorcy, potwierdzające, że usługobiorca prowadzi działalność gospodarczą i uprawniające go do otrzymania zwrotu VAT na mocy dyrektywy Rady 86/560/EWG z dnia 17 listopada 1986 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do podatków obrotowych – warunki zwrotu podatku od wartości dodanej podatnikom niemającym siedziby na terytorium Wspólnoty (2);

b) w przypadku gdy usługobiorca nie ma tego zaświadczenia – jeżeli dysponuje numerem VAT lub podobnym numerem nadanym usługobiorcy przez państwo siedziby i służącym identyfikacji przedsiębiorców lub dowolnym innym dowodem potwierdzającym, że usługobiorca jest podatnikiem oraz jeżeli dokona w rozsądnym zakresie weryfikacji rzetelności przedstawionych przez usługobiorcę danych za pomocą zwykłych, handlowych środków bezpieczeństwa, takich jak środki dotyczące kontroli tożsamości lub płatności.

42

DEFINICJA STAŁEGO MIEJSCA PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE RADY (UE) NR 282/2011 z dnia 15 marca 2011 r. ustanawiające środki wykonawcze do dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej
(obowiązuje od 1 lipca 2011 r.)

Artykuł 10

1. Na użytek stosowania art. 44 i 45 dyrektywy 2006/112/WE „miejscem siedziby działalności gospodarczej podatnika" jest miejsce, w którym wykonywane są funkcje naczelnego zarządu przedsiębiorstwa .
2. W celu ustalenia miejsca, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się miejsce, w którym zapadają istotne decyzje dotyczące ogólnego zarządzania przedsiębiorstwem, adres zarejestrowanej siedziby przedsiębiorstwa, i miejsce posiedzeń zarządu przedsiębiorstwa .
W przypadku gdy te kryteria nie pozwalają z całkowitą pewnością określić miejsca siedziby działalności gospodarczej podatnika, decydującym kryterium jest miejsce, w którym zapadają istotne decyzje dotyczące ogólnego zarządzania przedsiębiorstwem .
3. Sam adres pocztowy nie może być uznany za miejsce siedziby działalności gospodarczej podatnika .

Artykuł 11

1. Na użytek stosowania art. 44 dyrektywy 2006/112/WE „stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej" oznacza dowolne miejsce – inne niż miejsce siedziby działalności gospodarczej podatnika, o którym mowa w art. 10 niniejszego rozporządzenia – które charakteryzuje się wystarczającą stałością oraz odpowiednią strukturą w zakresie zaplecza personalnego i technicznego, by umożliwić mu odbiór i wykorzystywanie usług świadczonych do własnych potrzeb tego stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej .

3. Fakt posiadania numeru identyfikacyjnego VAT sam w sobie nie jest wystarczający, by uznać, że podatnik posiada stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej .

43

DEFINICJA STAŁEGO MIEJSCA PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI

Interpretacja Ministra Finansów z dnia 17 października 2012 r., sygn. IPPP3/443737/12-2/SM

Polskie przepisy o podatku od towarów i usług nie zawierają definicji stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej (dalej: SMPDG). Definicja ta zawarta jest w rozporządzeniu 282/2011, które zgodnie z prawem UE należy stosować bezpośrednio i na takiej samej zasadzie, jak przepisy prawa krajowego.

W tym kontekście należy wskazać, że zarówno TSUE (np. orzeczenia wydane w sprawach: Gunter Berkholz v. Finanzamt Hamburg-Mitte-Altstadt C-168/84 z dnia 4 lipca 1985 r., ARO Lease BV v. Inspecteur do Belastingdienst Grote Ondernemingen C-190/95 z dnia 17 lipca 1997 r., Commissioners of Customs and Excise v. DFDS A/S C-260/95 z dnia 20 lutego 1997 r.) jak i polskie organy podatkowe (np. interpretacja indywidualna Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 12 sierpnia 2011 r. nr IPPP 3/443-714/11-4/SM) potwierdzają, że powstanie stałego miejsca prowadzenia działalności wymaga zaistnienia łącznie m.in. dwóch elementów działalności gospodarczej: ciągłej obecności ludzkich zasobów koniecznych do prowadzenia działalności gospodarczej podatnika oraz podejmowania w tym zakresie decyzji zarządczych, czyli czynnika ludzkiego w postaci zatrudnionych przez podatnika pracowników, oraz ciągłej obecności technicznych zasobów koniecznych do prowadzenia działalności gospodarczej podatnika, czyli tzw. infrastruktury technicznej pozwalającej na prowadzenie tej działalności.

W świetle wskazanego orzecznictwa i samej definicji SMPDG powyższe zasoby personalne i infrastruktura muszą charakteryzować się pewną stałością oraz umożliwiać świadczenie usług w sposób samodzielny i niezależny od centrali pod względem ekonomicznym i organizacyjnym. Zespół środków rzeczowych musi być trwale związany z danym obszarem, nieprzenośny i niezbędny. Również pracownicy powinni być stale obecni w danym miejscu. Jak zauważył WSA w Olsztynie w wyroku z dnia 4 lutego 2010 r.: „Taka osobowo-rzeczowa struktura w stałym miejscu prowadzenia działalności powinna występować w sposób stały, tzn. powtarzalny i nieprzemijający" (Wyrok WSA w Olsztynie z dnia 4 lutego 2010 r. sygn. I SA/Ol 805/09). Jeśli natomiast usługa jest faktycznie wykonywana w danym miejscu, jednak nie istnieje tam żadna struktura rzeczowa ani nie ma tam personelu świadczeniodawcy, wówczas miejsce to nie jest miejscem stałego prowadzenia działalności.

Analizując sytuację Wnioskodawcy, z uwagi na fakt, że wszelkie czynności potrzebne do obsługi nieruchomości i wynajmowanych przez Spółkę innym podmiotom powierzchni biurowo-magazynowych wykonywane są (i) przez podmioty zewnętrzne lub (ii) przez pracowników Spółki, z których jednak żaden zasadniczo nie przebywa w miejscu położenia nieruchomości, należy uznać, że w analizowanym przypadku brak jest spełnienia przesłanki dot. stałego zaplecza personalnego. Dodatkowo należy podkreślić, iż Spółka nie posiada w Polsce kadry zarządczej. Wszelkie decyzje biznesowe podejmowane są na terytorium Austrii.

Wątpliwości budzić może również zagadnienie czy posiadanie przez Spółkę w Polsce aktywa trwałe w postaci nieruchomości spełnia przesłankę dot. zaplecza technicznego. Spółka nie posiada bowiem szeregu innych składników majątkowych (np. sprzętu biurowego), które zwyczajowo konstytuują zaplecze techniczne pozwalające na prowadzenie aktywnej działalności gospodarczej.

Należy również jednoznacznie wskazać, że sam fakt zarejestrowania Spółki dla celów VAT w Polsce nie oznacza, że posiada ona w Polsce stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej. Fakt rejestracji dla celów VAT nie jest bowiem przesłanką posiadania stałego miejsca prowadzenia działalności. Stanowisko takie potwierdzają organy podatkowe, m.in. Naczelnik Urzędu Skarbowego Warszawa-Wola w postanowieniu z dnia 25.01.2005 r., (sygn. US40/VAT/I/189/2005/ADB). Również art. 11 ust. 3 rozporządzenia nr 282/2011 stanowi, iż „Fakt posiadania numeru identyfikacyjnego VAT sam w sobie nie jest wystarczający, by uznać że podatnik posiada stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej".
Podsumowując należy uznać, że z uwagi na brak spełnienia przesłanek zwartych w definicji SMPDG Spółka nie posiada SMPDG w Polsce. Stanowisko takie znajduje również potwierdzenie w otrzymanej przez Spółkę interpretacji indywidualnej nr IPPP1-443-1152.08-2/AK z dnia 12 września 2008, która została wydana wprawdzie w innym stanie prawnym, ale jej meritum, tj. brak przesłanek, co do istnienia SMPD, nie uległo zmianie.

44

MIEJSCE ŚWIADCZENIA USŁUG

Krótkoterminowy wynajmem środków transportu

Art. 28j. 1. Miejscem świadczenia usług krótkoterminowego wynajmu środków transportu jest miejsce, w którym te środki transportu są faktycznie oddawane do dyspozycji usługobiorcy.
2. Przez krótkoterminowy wynajem środków transportu, o którym mowa w ust. 1, rozumie się ciągłe posiadanie środka transportu lub korzystanie z niego przez okres nieprzekraczający 30 dni, a w przypadku jednostek pływających - przez okres nieprzekraczający 90 dni.

Wynajem inny niż środki transportu – reguła ogólna, wynajem inny niż krótkoterminowy – również reguła ogólna.

Miejsce opodatkowania niezależne od statusu usługobiorcy.

Od 1 stycznia 2013 r. zmiana zasad wynajmu innego niż krótkoterminowy

Miejscem świadczenia usług wynajmu środków transportu, innych niż wynajem krótkoterminowy, świadczonych na rzecz osób niebędących podatnikami, jest miejsce, gdzie usługobiorca ma siedzibę, stałe miejsce zamieszkania lub zwykłe miejsce pobytu.

Państwa członkowskie mogą uznać, że takie usługi są opodatkowane w kraju faktycznego wykorzystania.

45

Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) Nr 282/2011

Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) Nr 282/2011 z dnia 15 marca 2011 r. ustanawiające środki wykonawcze do dyrektywy 2006/112?WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej – regulacje dotyczące krótkotrwałego wynajmu środków transportu

1. „Środek transportu" obejmuje pojazdy, mechaniczne lub inne, a także innego rodzaju wyposażenie i urządzenia służące do przewozu osób lub rzeczy z miejsca na miejsce, w tym przeznaczone do ciągnięcia, przesuwania lub pchania przez pojazdy, i zasadniczo zaprojektowane oraz faktycznie nadające się do wykorzystania w celu transportu.

2. Środki transportu, o których mowa w ust. 1, obejmują w szczególności następujące pojazdy:
a) pojazdy lądowe, takie jak samochody, motocykle, rowery, trójkołowce oraz pojazdy turystyczne;
b) przyczepy i naczepy;
c) wagony kolejowe;
d) statki;
e) statki powietrzne;
f) pojazdy dostosowane specjalnie do przewozu osób chorych lub rannych;
g) ciągniki i inne pojazdy rolnicze;
h) pojazdy o napędzie mechanicznym lub elektrycznym przeznaczone dla osób niepełnosprawnych.
3. Środkami transportu, o których mowa w ust. 1, nie są pojazdy trwale unieruchomione ani kontenery.

46

MIEJSCE ŚWIADCZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH

Zasady dotyczące miejsca świadczenia usług transportowych na rzecz nie-firm (B2C)
(art. 28 f ustawy o VAT)

(międzynarodowy B2C)
Miejscem świadczenia usług transportu towarów na rzecz podmiotów niebędących podatnikami (B2C) jest miejsce, w którym odbywa się transport, z uwzględnieniem pokonanych odległości

(wewnątrzwspólnotowy B2C)
Miejscem świadczenia usług transportu towarów, którego rozpoczęcie i zakończenie ma miejsce odpowiednio na terytorium dwóch różnych państw członkowskich UE, na rzecz podmiotów niebędących podatnikami (B2C) jest miejsce, gdzie transport towarów się rozpoczyna

Definicje miejsca rozpoczęcia i zakończenia transportu

Miejsce rozpoczęcia transportu, o którym mowa powyżej (B2C), oznacza miejsce, w którym faktycznie rozpoczyna się transport towarów, niezależnie od pokonanych odległości do miejsca, gdzie znajdują się towary.

Miejsce zakończenia transportu (B2C) oznacza miejsce, w którym faktycznie kończy się transport towarów.

Miejsce świadczenia usług pomocniczych do usług transportowych (wyłącznie dla B2C)

Art. 28h W przypadku świadczenia na rzecz podmiotów niebędących podatnikami usług pomocniczych do usług transportowych, takich jak załadunek, rozładunek, przeładunek lub podobnych usług, - miejscem świadczenia usług jest miejsce, w którym usługi są faktycznie wykonywane.

Art. 51 Dyrektywy 2006/112/WE »Wewnątrzwspólnotowy transport towarów« oznacza każdy transport towarów, w przypadku gdy miejsce rozpoczęcia i miejsce zakończenia transportu znajdują się na terytorium dwóch różnych państw członkowskich.

47

TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY TOWARÓW

Definicja transportu międzynarodowegotowarów dla stawki 0%

Przez usługi transportu międzynarodowego rozumie się przewóz lub inny sposób przemieszczania towarów (art. 83 ust. 3 pkt 1 ustawy o VAT):

1. z miejsca wyjazdu (nadania) na terytorium kraju do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Wspólnoty
2. z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Wspólnoty do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) na terytorium kraju,
3. z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Wspólnoty do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Wspólnoty, jeżeli trasa przebiega na pewnym odcinku przez terytorium kraju (tranzyt),
4. z miejsca wyjazdu (nadania) na terytorium państwa członkowskiego innym niż terytorium kraju do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Wspólnoty jeżeli trasa przebiega na pewnym odcinku przez terytorium kraju;
5. z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Wspólnoty do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) na terytorium państwa członkowskiego inne niż terytorium kraju, jeżeli trasa przebiega na pewnym odcinku przez terytorium kraju;

48

TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY TOWARÓW

Definicjatransportumiędzynarodowego- spedycja

Przez usługi transportu międzynarodowego rozumie się również usługi pośrednictwa i spedycji międzynarodowej związane z transportem międzynarodowym. *(art. 83 ust. 3 pkt 3 ustawy o VAT)*

Wyjątekod zasady

Nie jest usługą transportu międzynarodowego przewóz towarów w przypadku, gdy miejsce wyjazdu (nadania) i miejsce przyjazdu (przeznaczenia) towarów znajduje się na terytorium kraju, a przewóz poza terytorium kraju ma wyłącznie charakter tranzytu. *(art. 83 ust. 4 ustawy o VAT)*

Stawkapodatkowaw transporciemiędzynarodowym

Zgodnie z art. 83 ust 1 pkt 23 ustawy o podatku VAT usługi transportu i spedycji międzynarodowej są opodatkowane stawką VAT 0%.

49

TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY TOWARÓW

Transport międzynarodowy w rozporządzeniu

6 rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 23.12.2013 r. w sprawie towarów i usług, dla których obniża się stawkę podatku od towarów i usług, oraz warunków stosowania stawek obniżonych stanowi, iż obniżoną do wysokości 0% stawkę VAT stosuje się również do:

1.Usług transportu towarów, jeżeli transport ten wykonywany jest w całości na terytorium kraju i stanowi część usługi transportu międzynarodowego,

2.Wewnątrzwspólnotowych usług transportu towarów, jeżeli transport ten stanowi część usługi transportu międzynarodowego,

3.Usług transportu towarów świadczonych na rzecz podatnika w rozumieniu art. 28a ustawy będącego usługobiorcą tych usług, posiadającego na terytorium kraju siedzibę działalności gospodarczej, stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej, dla którego są świadczone te usługi, a w przypadku braku takiej siedziby działalności gospodarczej lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej posiadającego na terytorium kraju stałe miejsce zamieszkania albo zwykłe miejsce pobytu, jeżeli transport ten wykonywany jest w całości poza terytorium kraju:

a) z miejsca wyjazdu (nadania) na terytorium państwa członkowskiego innym niż terytorium kraju do miejsca przyjazdu (przeznaczen ia) poza terytorium Unii Europejskiej lub
b) z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Unii Europejskiej do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) na terytorium pańs twa członkowskiego inne niż terytorium kraju;

2. Przepisy ust. 1 pkt 1-3 stosuje się w przypadku posiadania przez podatnika odpowiednich dokumentów, o których mowa w art. 83 ust. 5 pkt 1 ustawy.

3. Przez wewnątrzwspólnotową usługę transportu towarów, o której mowa w ust. 1 pkt 2, rozumie się transport towarów, którego rozpoczęcie i zakończenie ma miejsce odpowiednio na terytorium dwóch różnych państw członkowskich.

50

TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY TOWARÓW

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 23.05.2011 r. sygn. ILPP4/443-123/11-5/ISN

Wnioskodawca prowadzi działalność w zakresie transportu (spedycji) towarów. Klient zainteresowanego nabywa towary od dostawców spoza terytorium Unii Europejskiej (dalej UE), np. z Japonii; dostawcy ci zobowiązują się dostarczyć towary z miejsca nadania poza terytorium UE do innego niż Polska kraju UE (dostawa dokonywana jest na warunkach np. CIF); towary są transportowane do tego kraju drogą lotniczą lub mo rską; klient Spółki, będąc odpowiedzialnym za dalszy transport towaru, tj. transport z innego kraju UE do Polski zleca jej taki transport; towary są transportowane z tego kraju do Polski transportem drogowym; towary są zgłaszane do odprawy celnej w innym niż Polska kraju UE (np. w Niemczech) w imieniu klienta Wnioskodawcy; po zakończeniu transportu, Spółka wystawia klientowi fakturę z tytułu świadczenia usług transportowych. Oprócz powyższych usług transportowych, Zainteresowany podejmuje się również wykonania na rzecz swoich klientów szeregu czynności pomocniczych w stosunku do samego transportu towarów. Usługi pomocnicze do usług transportowych, świadczone przez Spółkę, to wszelkie czynności niezbędne do przetransportowania towarów z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia. Świadczone przez Wnioskodawcę usługi pomocnicze obejmują, w szczególności: przedstawicielstwo w sprawach celnych w miejscu odprawy towarów, reprezentacja podatkowa (tzw. fiscal representation), inne czynności wynikające z konieczności wypełnienia wymagań natury administracyjnej, np. wnoszenie opłat portowych, lotniskowych i inne czynności formalne w miejscach przeładunku towarów.

Dla potrzeb podatku VAT Zainteresowany gromadzi następujące dokumenty: kopię międzynarodowego listu przewozowego w transporcie lotniczym lub morskim (air waybill, dalej: „AWB" lub konosament morski) dotyczącego transportu do miejsca clenia towarów, np. do X w Niemczech; kopię listu przewozowego w transporcie drogowym (CMR) dotyczącego transportu z miejsca clenia towarów do miejsca docelowego w Polsce, np. do Y. List przewozowy CMR można powiązać z listem przewozowym z poprzedniego etapu transportu np. poprzez figurujący na CMR numer AWB/konosamentu lub numer kontenera. Wykonywane przez Spółkę usługi, są świadczone na rzecz podatników posiadających siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności w Polsce.

1. Czy opisane usługi transportowe świadczone przez Wnioskodawcę, stanowią wewnątrzwspólnotowe usługi transportu będące częścią usługi transportu międzynarodowego w rozumieniu 8 ust. 1 pkt 2 i ust. 3 Rozporządzenia MF oraz 9 ust. 1 pkt 2 i ust. 3 nowego rozporządzenia MF w związku z art. 83 ust. 1 pkt 23 ustawy o VAT...
2. Czy na podstawie gromadzonych i opisanych dokumentów, Zainteresowany ma prawo do stosowania stawki VAT w wysokości 0% do świadczonych przez nią usług...
3. Czy czynności pomocnicze w stosunku do usług transportu, świadczonych przez Spółkę, powinny być traktowane na tych samych zasadach co usługi transportowe...

51

TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY TOWARÓW

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 23.05.2011 r. sygn. ILPP4/443-123/11-5/ISN

W niniejszej sprawie zwrócić należy uwagę, że co do zasady każde świadczenie dla celów opodatkowania podatkiem od towarów i usług powinno być traktowane jako odrębne i niezależne, jednak w sytuacji, gdy jedna usługa obejmuje z ekonomicznego punktu widzenia kilka świadczeń, usługa ta nie powinna być sztucznie dzielona dla celów określenia jej opodatkowania. Zatem, z ekonomicznego punktu widzenia usługi nie powinny być dzielone dla tych celów wówczas, gdy tworzyć będą jedną usługę zasadniczą, obejmującą kilka świadczeń pomocniczych. Biorąc pod uwagę powyższe oraz opis sprawy, zdaniem tut. Organu, Zainteresowany świadczyć będzie na rzecz swoich kontrahentów usługi spedycji, które swym zasięgiem będą obejmować wymienione przez niego czynności, a nie jak wskazał usługi transportu towarów.

W znaczeniu słownikowym bowiem spedycja to ogół czynności, których celem jest zorganizowanie przewozu rzeczy. Mając na uwadze opis sprawy oraz powołane przepisy, za niesłuszne należy uznać zatem stanowisko Spółki, zgodnie z którym wykonywane przez nią czynności na rzecz podatników mających siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności na terytorium Polski, traktować należy jako usługę zasadniczą (transport towarów) oraz usługi pomocnicze (np.: załadunek, rozładunek, przedstawicielstwo celne, podatkowe, usługi administracyjne itp.) i tym samym stosować dla nich te same zasady opodatkowania. Zatem w przedmiotowej sprawie wykonywane przez Zainteresowanego usługi, a więc zarówno transport towarów, jak i wszystkie pozostałe czynności wskazane w opisie sprawy, stanowić będą jedną zasadniczą usługę spedycji towarów, świadczoną jako całość na rzecz jego kontrahentów.

(Art. 83 ust. 3. ustawy o VAT) Przez usługi transportu międzynarodowego, o których mowa w ust. 1 pkt 23, rozumie się:
1) przewóz lub inny sposób przemieszczania towarów:
a) z miejsca wyjazdu (nadania) na terytorium kraju do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Unii Europejskiej,
b) z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Unii Europejskiej do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) na terytorium kraju,
c) z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Unii Europejskiej do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Unii Europejskiej, jeżeli trasa przebiega na pewnym odcinku przez terytorium kraju (tranzyt),
d) z miejsca wyjazdu (nadania) na terytorium państwa członkowskiego innym niż terytorium kraju do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) poza terytorium Unii Europejskiej lub z miejsca wyjazdu (nadania) poza terytorium Unii Europejskiej do miejsca przyjazdu (przeznaczenia) na terytorium państwa członkowskiego inne niż terytorium kraju, jeżeli trasa przebiega na pewnym odcinku przez terytorium kraju;
3) usługi pośrednictwa i spedycji międzynarodowej, związane z usługami, o których mowa w pkt 1 i 2.

Natomiast zgodnie z 9 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia wykonawczego Ministra Finansów z dnia 4 kwietnia 2011 r. obniżoną do wysokości 0% stawkę podatku stosuje się również do wewnątrzwspólnotowych usług transportu towarów, jeżeli transport ten stanowi część usługi transportu międzynarodowego .

Stwierdzić należy jednakże, że w niniejszej sprawie nie będą miały zastosowania zarówno powołany powyżej przepis art. 83 ustawy, jak i 9 rozporządzenia. Bowiem usługi spedycji, polegające na zorganizowaniu transportu towarów pomiędzy innym niż Polska państwem członkowskim a Polską, nie stanowią usług transportu międzynarodowego, zdefiniowanego w art. 83 ust. 3 pkt 3 ustawy. Natomiast powołany przepis rozporządzenia dotyczy usług transportu towarów, a nie usług spedycji.

Zatem w stosunku do usług spedycji wykonywanych przez Wnioskodawcę, ani przepisy ustawy, ani aktów wykonawczych do niej nie przewidują zastosowania preferencyjnej stawki podatku od towarów i usług. Wobec powyższego, usługi spedycji będące przedmiotem wniosku podlegać będą opodatkowaniu wg stawki w wysokości 23%.

52

TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY TOWARÓW

Warunki stosowania stawki VAT 0% w transporcie międzynarodowym

Zgodnie z art. 83 ust. 5 ustawy o VAT dokumentami potwierdzającymi wykonanie usługi transportu międzynarodowego są:

1. **w przypadku transportu towarów przez przewoźnika lub spedytora - list przewozowy lub dokument spedytorski kolejowy stosowany wyłącznie w komunikacji międzynarodowej, lub inny dokument, z którego jednoznacznie wynika, że w wyniku przewozu z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia nastąpiło przekroczenie granicy z państwem trzecim, oraz faktura wystawiona przez przewoźnika (spedytora);**

2. **w przypadku transportu towarów importowanych - oprócz dokumentów, o których mowa w pkt 1, dokument potwierdzony przez urząd celny, z którego jednoznacznie wynika fakt wliczenia wartości usługi do podstawy opodatkowania z tytułu importu towarów;**

3. **w przypadku transportu towarów przez eksportera - dowód wywozu towarów; dowód wywozu towarów powinien zawierać co najmniej nazwę i adres siedziby eksportera towarów, określenie towarów oraz ich ilości oraz potwierdzenie wywozu przez urząd celny.**

53

Szczególne miejsca świadczenia usług transportowychod 01.07.2011

Zmiana	Po zmianie
w art. 28f dodaje się ust. 2a	2a. Miejscem świadczenia usług transportu towarów na rzecz podatnika posiadającego: 1) na terytorium kraju siedzibę działalności gospodarczej, stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej, dla którego świadczone są te usługi, a w przypadku braku takiej siedziby działalności gospodarczej lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej posiadającego stałe miejsce zamieszkania albo zwykłe miejsce pobytu, jeżeli transport ten wykonywany jest w całości poza terytorium Unii Europejskiej, jest terytorium znajdujące się poza terytorium Unii Europejskiej, 2) na terytorium państwa trzeciego siedzibę działalności gospodarczej, stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej, dla którego świadczone są te usługi, a w przypadku braku takiej siedziby działalności gospodarczej lub stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej posiadającego stałe miejsce zamieszkania albo zwykłe miejsce pobytu, jeżeli transport ten wykonywany jest w całości na terytorium kraju, jest terytorium kraju.

54

USŁUGI W PORTACH – STAWKA 0% PO 01.04.2011

Art. 83. 1. Stawkę podatku w wysokości 0% stosuje się do:

9) usług świadczonych na obszarze portów morskich polegających na obsłudze środków transportu morskiego lub służących bezpośrednim potrzebom ich ładunków;

9a) usług świadczonych na obszarze portów morskich, związanych z transportem międzynarodowym, polegających na obsłudze środków transportu lądowego oraz żeglugi śródlądowej lub służących bezpośrednim potrzebom ich ładunków

17) pozostałych usług świadczonych na rzecz armatorów morskich lub innych podmiotów wykonujących przewozy środkami transportu morskiego służących bezpośrednim potrzebom środków transportu morskiego, rybołówstwa morskiego i statków ratowniczych morskich, o których mowa w pkt 1, lub ich ładunków;

2. Opodatkowaniu stawką podatku w wysokości 0% podlegają czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 7-18 i 20-22, w przypadku prowadzenia przez podatnika dokumentacji, z której jednoznacznie wynika, że czynności te zostały wykonane przy zachowaniu warunków określonych w tym przepisie.

2a. Do usług służących bezpośrednim potrzebom ładunków, o których mowa w ust. 1 pkt 9, 9a i 17, zalicza się załadunek, wyładunek, przeładunek oraz inne usługi wykonywane na tych ładunkach niezbędne do wykonania usługi transportu tych ładunków, z wyjątkiem usług składowania tych ładunków, z tym że usługi składowania ładunków, które stanowią część załadunku, wyładunku lub przeładunku, w części wykonywanej w okresie nieprzekraczającym:

1) 20 dni dla ładunków przewożonych w kontenerach,
2) 60 dni dla pozostałych ładunków
-zalicza się do usług służących bezpośrednim potrzebom ładunków.

UWAGA: Pojęcie transportu międzynarodowego rozumiane jest tutaj jako transport pomiędzy dwoma państwami. Pojęcie to obejmuje zatem zarówno transport do państwa trzeciego, jaki i do innego państwa członkowskiego UE

55

USŁUGI W PORTACH

Wyrok NSA z dnia 28 września 2011 r. sygn. akt I FSK 1559/10

Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie uchylił w całości zaskarżony wyrok, jak również interpretację indywidualną. W uzasadnieniu wyroku wskazano, że termin „obsługa" zawarty w treści art. 83 ust. 1 pkt 9a ustawy o podatku od towarów i usług, nie jest jednoznaczny, gdyż w jego zakres mogą wchodzić różne czynności w zależności od potrzeb i zakresu tych potrzeb. Sąd wskazał, że ustawą z dnia 18 marca 2011 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy Prawo o miarach znowelizowano treść m. in. art. 83 ust. 1 pkt 9a ustawy o podatku od towarów i usług. Od 1 kwietnia 2011 r. w przepisach art. 83 ust. 1 pkt 9a ustawy o podatku od towarów i usług jednoznacznie postanowiono, że stawkę podatku w wysokości 0% stosuje się do usług świadczonych na obszarze portów morskich, związanych z transportem międzynarodowym, polegających na obsłudze środków transportu lądowego oraz żeglugi śródlądowej lub służących bezpośrednim potrzebom ich ładunków. Jednocześnie w art. 83 dodano ust. 2a stanowiący, że do usług służących bezpośrednim potrzebom ładunków, o których mowa w ust. 1 pkt 9, 9a i 17, zalicza się załadunek, wyładunek, przeładunek oraz inne usługi wykonywane na tych ładunkach niezbędne do wykonania usługi transportu tych ładunków, z wyjątkiem usług składowania tych ładunków, z tym że usługi składowania ładunków, które stanowią część załadunku, wyładunku lub przeładunku, w części wykonywanej w okresie nieprzekraczającym:

20 dni dla ładunków przewożonych w kontenerach, 60 dni dla pozostałych ładunków zalicza się do usług służących bezpośrednim potrzebom ładunków.

Zdaniem Sądu, ustawodawca krajowy dostosowując z dniem 1 kwietnia 2011 r. treść ww. regulacji do przepisów wspólnotowych określił jednocześnie co służy bezpośrednim potrzebom ładunków. Ze względu na nieostre sformułowanie terminu „obsługi morskich środków transportu" w art. 83 ust. 1 pkt 9a ustawy, przed jego nowelizacją, wykładni tego przepisu w tym czasie należało dokonywać z uwzględnieniem uregulowań wspólnotowych w tym zakresie. Z art. 148 lit. d) Dyrektywy 2006/112/WE wynika, że zwolnienie obejmuje nie tylko usługi na bezpośrednie potrzeby jednostek pływających, ale też na bezpośrednie potrzeby ich ładunków. Obecna nowelizacja art. 83 ust. 1 pkt 9a ustawy potwierdza, że również przed jego nowelizacją, przy uwzględnieniu wykładni prowspólnotowej przepis ten powinien być rozumiany w sposób zgodny z treścią art. 148 lit. d) Dyrektywy 2006/112/WE. Przyjąć więc należy, że obecna zmiana tego przepisu stanowi doprecyzowanie wcześniejszego unormowania w tym zakresie, uwzględniającego jednocześnie regulacje wspólnotowe.

56

ODSZKODOWANIA I KARY UMOWNE W TRANSPORCIE

Odszkodowanie na gruncie kodeksu cywilnego

Art. 471. *Dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.*

Zgodnie z art. 353 1 kodeksu cywilnego obowiązkiem dłużnika jest spełnienie świadczenia. Na mocy art. 471 k.c. dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności niezależnych od dłużnika. Klasycznym sposobem dochodzenia odszkodowania jest wykazanie przez stronę umowy rozmiaru poniesionej szkody. Zadaniem sądu jest zasądzenie stosownego odszkodowania zgodnie z udowodnioną przez powoda szkodą.

Kara umowna na gruncie kodeksu cywilnego

Art. 483. *1. Można zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy* ***(kara umowna).***

Art. 484. *1. W razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania kara umowna należy się wierzycielowi w zastrzeżonej na ten wypadek wysokości bez względu na wysokość poniesionej szkody. Żądanie odszkodowania przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary nie jest dopuszczalne, chyba że strony inaczej postanowiły.*

W praktyce gospodarczej jednym z najczęstszych sposobów zabezpieczania kontraktów (umów) przez strony jest posłużenie się konstrukcją kary umownej. Zastrzeżenie kary umownej nie zwalnia wierzyciela z obowiązku udowodnienia szkody, jednakże znacznie upraszcza proces egzekwowania odszkodowania. Kara umowna jest więc dodatkowym zastrzeżeniem, które powinno być przez strony ustanowione w momencie podpisywania umowy. Zaletą kary umownej jest obowiązek jej zapłaty bez względu na wysokość szkody. Kara umowna może być zastrzeżona jedynie na wypadek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego. Zastrzeżenie kary umownej zawsze sprowadza się do wypłaty określonej sumy pieniężnej. Zastrzeżenie w umowie kary umownej wyklucza z reguły możliwość dochodzenia odszkodowania na zasadach ogólnych.

57

ODSZKODOWANIA I KARY UMOWNE W TRANSPORCIE

Czy przestój jest usługą i podlega opodatkowaniu podatkiem VAT ?

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 2007.12.14 sygn. IPPP1/443-267/07-4/SM

Interpretacje potwierdzające, że przestój jest usługą:
Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 2008.01.16 sygn. IP -PP2-443-542/07-2/BM
Interpretacja Łódzkiego Urzędu Skarbowego z dnia 28.02.2005 r. sygn. III -2/443-338/04/MS

Firma świadczy usługi międzynarodowego transportu towarów. Za wykonanie usługi transportowej otrzymuje zapłatę w/g umówionej ze zleceniodawcą kwoty za tzw. fracht. Zdarza się, iż w trakcie wykonywania usługi występuje tzw. przestój, powodujący przedłużenie czasu wykonania usługi, co może skutkować kłopotami logistycznymi wykonawcy. Z tytułu takich przestojów otrzymują oni obok ceny za fracht, odszkodowanie od zleceniodawcy z tytułu wyżej opisanego przestoju. Świadczenie ww. usług wynika z umów, które mają charakter pisemny lub ustny, w oparciu o Ogólne Polskie Warunki Spedycyjne. Zgodnie z ww. świadczący usługę winien podstawić środek transportu do załadunku lub rozładunku, a czynności załadunku lub rozładunku (za co odpowiedzialny jest zlecający) nie powinny przekraczać 24 godz. W przypadku przekroczenia tej granicy, nie z winy świadczącego usługę, winno być wypłacone „przestojowe" w wysokości 100 euro za każdą następną dobę. Wypłacającym odszkodowanie jest strona umowy – zlecający usługę lub biorący usługę, a wypłata odszkodowania na pewno nie przynosi żadnych korzyści wypłacającym odszkodowanie.

W związku z powyższym zadano następujące pytania.
Czy w opisanym stanie faktycznym kwoty odszkodowania za przestoje podlegają opodatkowaniu podatkiem VAT stosownie do art. 5 ustawy o VAT, czy też czynność ta nie mieści się w katalogu czynności opodatkowanych zawartych w w/w artykule ustawy i nie podlega ustawie o VAT...

58

ODSZKODOWANIA I KARY UMOWNE W TRANSPORCIE

Czy przestój jest usługą i podlega opodatkowaniu podatkiem VAT ?

Zdaniem wnioskodawcy:

Opisany stan faktyczny dotyczący odszkodowania za przestój nie podlega ustawie o VAT, bo nie zawiera się w katalogu czynności opodatkowanych określonych w art. 5 ustawy o VAT. Wynagrodzenie za przestój jest i należy traktować jako odszkodowanie dla usługobiorcy i nie stanowi dodatkowego wynagrodzenia za wykonaną usługę, która jest wcześniej ustalona i nie podlega negocjacji (cena fr Zgodnie z art. 8 ust. 1 pkt 2 ustawy - przez świadczenie usług, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, rozumie się każde świadczenie na rzecz osoby fizycznej, osoby prawnej lub jednostki organizacyjnej niemającej osobowości prawnej, które nie stanowi dostawy towarów w rozumieniu art. 7, w tym również zobowiązanie do powstrzymania się od dokonania czynności lub do tolerowania czynności lub sytuacji.
Mając na uwadze przytoczoną wyżej bardzo szeroką definicję świadczenia usług dla potrzeb podatku VAT, jak również – zgodnie z zawartym we wniosku opisem – wyodrębnienie w zawieranych umowach przestoju i należnego z tego tytułu wynagrodzenia z samej usługi transportu towarów należy uznać, iż opisana czynność stanowi świadczenie usługi podlegające opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług.
W przedstawionym przypadku niewątpliwie dochodzi bowiem do świadczenia ze strony zleceniobiorcy, polegającego na tolerowaniu (znoszeniu) nieplanowanego przestoju środka transportu w związku z oczekiwaniem na jego załadunek lub rozładunek przez czas dłuższy, aniżeli wynikający z umowy na świadczenie usług transportowych, na rzecz zleceniodawcy, za które to świadczenie należne jest zleceniobiorcy odrębne wynagrodzenie, stosownie do czasu owego przestoju.
achtu).
Należy zatem uznać, że przedmiotowe wynagrodzenie jest częścią składową świadczonej usługi transportowej (przestój jest ściśle związany z tą usługą) i podlega opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług wg stawki właściwej do świadczenia głównego, tj. transportu towarów.

59

ODSZKODOWANIA I KARY UMOWNE W TRANSPORCIE

Odszkodowania i kary umowne na gruncie podatku VAT

Aby dana czynność podlegała opodatkowaniu podatkiem VAT, musi jej odpowiadać świadczenie wzajemne ze strony nabywcy (tj. wynagrodzenie). Co za tym idzie, musi istnieć bezpośredni związek o charakterze przyczynowym, pomiędzy świadczoną usługą, a otrzymanym świadczeniem wzajemnym, w ten sposób, że zapłacone kwoty stanowią rzeczywiste wynagrodzenie za wyodrębnioną usługę świadczoną w ramach stosunku prawnego lub dochodzi do wymiany świadczeń wzajemnych. Otrzymana zapłata powinna być konsekwencją wykonania świadczenia. Wynagrodzenie musi być należne za wykonanie tego świadczenia (patrz interpretacja indywidualna Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 25.03.2009 r. nr ILPP1/443-34/09-2/BD).

Kara umowna nie jest natomiast płatnością w zamian za wykonanie świadczeń. Nie stanowi ona wynagrodzenia za wykonaną usługę lecz jest rekompensatą za stratę bądź szkodę. Nie można zatem uznać, że czynność polegająca na jej wypłacie stanowi usługę w myśl przepisów ustawy o VAT. Nie mieści się ona w katalogu wymienionym w art. 5 ustawy o VAT. Co za tym idzie, nie podlega opodatkowaniu tym podatkiem – na co zwrócił także uwagę Dyrektor Izby Skarbowej w Poznaniu w przytoczonej wyżej iinterpretacji.

Z uwagi na powyższe kary umownej nie należy także dokumentować fakturą VAT. Prawidłowym dokumentem jest tutaj np. nota księgowa.

60

ODSZKODOWANIA I KARY UMOWNE W TRANSPORCIE

Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie w interpretacji indywidualnej z dnia 16.01.2008 r. nr IP-PP2-443-542/07-2/BM.

W zapytaniu podatnik wyjaśnił, że świadczy usługi transportowe. W trakcie ich wykonywania miał miejsce przestój spowodowany z winy zleceniodawcy. Zgodnie ze zleceniem transportowym i podbitą kartą postoju, podatnik obciążył zleceniodawcę za przestój fakturą VAT. Zleceniodawca uznał jednak, że za przestój powinna zostać wystawiona nie faktura a nota obciążeniowa. W związku z powyższym podatnik wystąpił z zapytaniem, w jaki sposób należy udokumentować przestój z winy zleceniodawcy?.

Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie stwierdził, iż przestój spowodowany oczekiwaniem na rozładunek, jest czynnością ściśle związaną ze świadczeniem usługi transportowej i podlega opodatkowaniu według stawki właściwej dla usługi zasadniczej. Należy go udokumentować fakturą VAT.

61

ODSZKODOWANIA I KARY UMOWNE W TRANSPORCIE

Interpretacja Pomorskiego Urzędu Skarbowego z dnia 03.10.2006 r. , sygn. VI/443 -226/06/JD

„Aby ustalić zasady opodatkowania danej czynności dokonywanej w zamian za odszkodowanie, niezbędne jest rozstrzygnięcie, czy czynności te skutkują uzyskaniem bezpośrednich korzyści przez wypłacającego. Opodatkowaniu podlegają bowiem tylko te czynności, które przyczyniają się bezpośrednio do uzyskania korzyści przez wypłacającego.

Z przedstawionego stanu faktycznego wynika, iż na podstawie postanowień zawartych w umowie oraz ugodzie sądowej, Podatnik otrzymał od kontrahenta odszkodowanie tytułem poniesionych strat spowodowanych opóźnieniami w dostawie i awaryjnością wadliwie wykonanej instalacji.

W świetle przedstawionego stanu faktycznego otrzymanie przedmiotowej kwoty nie przyczynia się bezpośrednio do uzyskania korzyści przez Spółkę i tym samym stanowi jedynie formę odszkodowania wypłacaną Podatnikowi. Otrzymanie kwoty odszkodowania nie wiąże się ze zobowiązaniem Podatnika do powstrzymania się od dokonania czynności lub do tolerowania czynności lub sytuacji. Kontrahent wypłacając przedmiotową kwotę odszkodowania Podatnikowi, nie pełni bowiem roli beneficjenta usługi.

Kwota przedmiotowego odszkodowania stanowi, w tym przypadku, naprawienie szkody wynikłej z nienależytego wykonania zobowiązania wynikającego z zawartej umowy."

62

USŁUGI MAGAZYNOWANIA

Ustalenie miejsca świadczenia dla usługi magazynowania na gruncie podatku VAT od samego początku obowiązywania ustawy VAT sprawia spore kłopoty interpretacyjne. W latach 2005 - 2008 organy podatkowe dość często twierdziły, iż miejsce opodatkowania dla usługi magazynowania należy ustalać zgodnie z ówczesną, generalną zasadą ustalania miejsca świadczenia tj. w miejscu siedziby usługodawcy *(patrz postanowienie Naczelnika Urzędu Skarbowego Wrocław-Psie Pole z dnia 12 kwietnia 2005 r., PP 0090/1/18/15/05/AC, postanowienie Naczelnika Łódzkiego Urzędu Skarbowego z dnia 31 stycznia 2005 r., III-2/443-383/04/MS, interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z 28 maja 2009 r., sygn. LPPP2/443-303/09-4/ISN, interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach z dnia 4 czerwca 2008 r., sygn. IBPP 2/443-506/08/WN oraz interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 12 maja 2008 r., sygn. ILPP 2/443-144/08-4/SJ.).*

Do końca 2009 r. nie miało to większego praktycznego znaczenia ponieważ, w przypadku świadczenia usług magazynowania przez polski podmiot i w magazynach na terenie Polski, zarówno w przypadku uznania magazynowania za usługę związaną z nieruchomością, jak i za usługę, której miejsce świadczenia ustala się zgodnie z zasadą ogólną podatek VAT odprowadzany był w Polsce. Kontrahent zagraniczny dostawał fakturę z naszym VAT-em z czego pewnie ze względów finansowych nie był zbytnio zadowolony, a polski podatek VAT mógł odzyskać dopiero w dalekiej przyszłości składając wniosek o zwrot zagranicznego (polskiego) VAT-u.

Sytuacja uległa zasadniczej zmianie po 1 stycznia 2010 r., gdyż przyjęcie stanowiska, że miejsce opodatkowania magazynowania należy określać według zasady podstawowej, powoduje, iż miejscem tym staje się państwo siedziby naszego zagranicznego kontrahenta (usługobiorcy), a tym samym usługa nie podlega VAT w Polsce. W dwóch najnowszych interpretacjach podatkowych Ministra Finansów magazynowanie rozumiane jest jako usługa związana z nieruchomością i w związku z tym miejsce opodatkowania tej usługi ustala się zgodnie z art. 28e ustawy o VAT tj. w państwie położenia nieruchomości. W takim przypadku usługa magazynowania dla zagranicznego kontrahenta będzie opodatkowana stawką 22%. *(patrz Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy z dnia 20.08.2010 r., sygn. ITPP2/443-532/10/RS oraz Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 10.05.2010 r., sygn. ILPP 2/443-380/10-2/EWW).*

Podsumowując należy stwierdzić, że istnieją bardzo duże rozbieżności interpretacyjne zarówno wśród organów podatkowych, jak również doradców podatkowych, co do ustalenia miejsca świadczenia usług magazynowania. Ze względu na nieostrość regulacji dotyczącej ustalania miejsca opodatkowania usług związanych z nieruchomościami w polskiej ustawie VAT, jak i w dyrektywie istnieją argumenty zarówno za uznaniem usługi magazynowania za usługę związaną z nieruchomością, jak również za usługę, która powinna być opodatkowana według generalnej zasady tj. u usługobiorcy. Wydaje się, że ze względów fiskalnych interpretacje MF będą szły w kierunku uznania magazynowania za usługę związaną z nieruchomością.

63

USŁUGI MAGAZYNOWANIA

Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-166/05 pomiędzy Rudi Heger GmbH a Finanzamt Graz-Stadt (Austria)

W orzeczeniu tym ETS wskazał m.in., że: "(...) należy zbadać jeszcze, czy związek łączący owe usługi z tymi nieruchomościami jest wystarczający. W rzeczywistości bowiem sprzeczne z systematyką art. 9 ust. 2 lit. a) Szóstej Dyrektywy byłoby dopuszczenie, aby w zakresie tej zasady szczególnej mieściło się każde świadczenie usług, które pozostaje w jakimkolwiek, nawet niewielkim związku z nieruchomością, ponieważ znaczna liczba usług jest mniej lub bardziej związana z nieruchomością." ETS uznał, że jedynie świadczenie usług, które pozostaje w bezpośrednim związku z nieruchomością, mieścić się będzie zakresie art. 9 ust. 2 lit. a) Szóstej Dyrektywy. W takim związku pozostają wszystkie usługi wymienione w tym przepisie (obecnie we wskazanym art. 47 Dyrektywy 112).

Wyrok WSA w Warszawie z dnia 17 marca 2011 r., sygn. III SA/Wa 1968/10

Ponadto w doktrynie za usługi związane z nieruchomościami, obok przypadków wyraźnie wymienionych w komentowanym przepisie, uważa się także m.in.: usługi geodezyjne czy usługi notarialne (dotyczące sporządzenia umów przenoszących lub ustanawiających własność lub inne prawa do nieruchomości). Jednocześnie zaznacza się, że katalog usług związanych z nieruchomościami jest otwarty. Każda usługa, która dotyczy konkretnej nieruchomości, może być uznana za usługę związaną z nieruchomościami . W związku z tym okoliczność, że powierzchnie magazynowe nie są zagranicznemu kontrahentowi spółki w sposób swobodny bezpośrednio udostępniane nie stanowi negatywnej przesłanki wykluczającej przyporządkowanie przedmiotowej usługi do kategorii usług, o których mowa w art. 28 e ustawy. Przyjęcie odmiennego stanowiska oznaczałoby wykluczenie z przedmiotowego przepisu wskazanych usług świadczonych przez architekta czy usług notarialnych.

Należy również podnieść, że specyfika towaru może rzutować na sposób jego przechowywania w określonym miejscu, np. na regałach wysokiego składowania, czy przy zachowaniu odpowiedniej temperatury i wilgotności, co dodatkowo wskazuje na powiązanie przedmiotowej usług i z nieruchomością (magazynem, o określonych właściwościach).

Przedmiotowe usługi, jako pozostające w bezpośrednim związku z nieruchomością, mogą zostać zakwalifikowane do art. 28 e ustawy (odpowiednio, art. 47 Dyrektywy 112), usługi te powinny zatem podlegać opodatkowaniu - w przypadku świadczenia przez Spółkę takich usług na rzecz klientów zagranicznych (tj. mających siedzibę albo stałe miejsce prowadzenia działalności w innym kraju niż Polska) - w Polsce.

Ponadto, abstrahując od odmienności stanu faktycznego należy wskazać, że Sąd nie podziela poglądu wyrażonego w przytoczonej przez Skarżącą interpretacji, jak również w wyroku WSA w Poznaniu z dnia 19 października 2010 r., sygn. akt I SA/Po 572/10, LEX nr 621583.

64

USŁUGI MAGAZYNOWANIA

Wyrok WSA w Łodzi z dnia 25 listopada 2010 r., sygn. I SA/Łd 1090/10

W doktrynie za usługi związane z nieruchomościami - obok przypadków wyraźnie wymienionych w komentowanym przepisie, tj. usług: wyceny nieruchomości, pośrednictwa w obrocie nieruchomościami, hotelowych (noclegowych) i zakwaterowania, najmu, dzierżawy i podobnych, przygotowania i koordynowania prac budowlanych (usługi architektów i nadzoru budowlanego), można uznać także m.in.:

- usługi (roboty) budowlane (także w zakresie remontów nieruchomości),
- usługi prac polowych w rolnictwie,
- usługi geodezyjne,
-usługi notarialne (dotyczące sporządzenia umów przenoszących lub ustanawiających własność lub inne prawa do nieruchomości).

Jednocześnie zaznacza się że katalog usług związanych z nieruchomościami jest otwarty. Każda usługa, która dotyczy konkretnej nieruchomości, może być uznana za usługę związaną z nieruchomościami W rozpatrywanej natomiast sprawie we wniosku Spółka wskazała, że usługi magazynowe świadczone przez Spółkę mają charakter kompleksowy i obejmują następujące elementy: przyjmowanie towarów do magazynu, umieszczan ie towarów na odpowiednich półkach magazynowych, przechowywanie tych towarów, pakowanie towarów dla klienta, wydawanie towaru, rozładunek i załadunek, a w odniesieniu do niektórych kontrahentów będących dostawcami towarów na rzecz koncernów komputerowych, przedmiotowa usługa obejmuje również przepakowywanie materiałów dostarczonych w opakowaniach zbiorczych do indywidualnych zestawów.
Odnosząc się do poszczególnych elementów świadczonych usług kompleksowych Spółka wskazała na następujące cechy tej usługi:
• Usługi świadczone przez Spółkę polegają nie tylko na przechowywaniu towarów należących do klientów, ale przede wszystkim na kompleksowej obsłudze logistycznej wspierającej dystrybucję tych towarów.
• W ramach usługi Spółka angażuje wyłącznie własnych pracowników, a koszt opakowań towarów stanowi element wynagrodzenia za usługę.
• Na zlecenie klienta Spółka pakuje towar, przygotowuje towar do wysyłki do jego odbiorców.
• Spółka świadczy także dodatkowe usługi przepakowywania towarów z opakowań zbiorczych w indywidualne zestawy.

W ocenie Sądu świadczone przez skarżącą Spółkę usługi nie są usługami związanymi z nieruchomościami. W szczególności należy podzielić pogląd zawarty w skardze, że nie można zaklasyfikować przedmiotowych usług do kategorii usług obejmujących "przyznawanie prawa użytkowa nia nieruchomości". Przedmiotem umów zawieranych przez Spółkę z kontrahentami jest bowiem obsługa towarów składowanych w magazynach, którymi dysponuje Spółka i aktywne zarządzanie towarami, nie zaś udzielanie klientom uprawnień do użytkowania nieruchomości w jakimkolwiek zakresie (np. w formie umowy najmu, dzierżawy czy leasingu). Zgodzić się bowiem należy ze Spółką, że w przedstawionym we wniosku o interpretację stanie faktycznym, dominującym elementem usługi jest zarządzanie towarem i skoncentrowane przede wszystkim na umożliwieniu klientowi wykonywania obrotu towarem w sposób możliwie efektywny. Okoliczność, iż Spółka dysponuje magazynami, w których towar jest przejściowo składowany, nie może zatem przesądzać o uznaniu przedmiotowych usług za "usługi związane z nieruchomościami", tym bardziej, że w żadnym przypadku powierzchnie magazynowe nie są klientom w sposób swobodny udostępniane (w odróżnieniu np. od udostępnienia powierzchni klientowi w ramach usługi hotelowej, wprost zaliczonej do kategorii usług związanych z nieruchomościami na podstawie art. 28e).

65

USŁUGI MAGAZYNOWANIA

Wyrok WSA w Poznaniu z dnia 19 października 2010 r., sygn. I SA/Po 57210

W ocenie WSA świadczone przez spółkę usługi nie są usługami związanymi z nieruchomościami. Nie można zaklasyfikować tych usług do kategorii usług obejmujących „przyznawanie prawa użytkowania nieruchomości". Przedmiotem umów zawieranych przez spółkę z kontrahentami jest bowiem obsługa towarów składowanych w magazynach, którymi dysponuje spółka, i aktywne zarządzanie towarami, nie zaś udzielanie klientom uprawnień do użytkowania nieruchomości w jakimkolwiek zakresie (np. w formie umowy najmu, dzierżawy czy leasingu). Fakt, że spółka dysponuje magazynami, w których towar jest przejściowo składowany, nie może zatem przesądzać o uznaniu przedmiotowych usług za „usługi związane z nieruchomościami", tym bardziej, że powierzchnie magazynowe nie są klientom w sposób swobodny udostępniane (w odróżnieniu np. od udostępnienia powierzchni klientowi w ramach usługi hotelowej, wprost zaliczonej do kategorii usług związanych z nieruchomościami na podstawie art. 28e).

Sąd stwierdził, że skoro świadczone przez nią usługi kompleksowej obsługi logistycznej (zwane „usługami magazynowania"), nie mogą zostać zakwalifikowane do żadnej z kategorii wynikających z art. 28e ustawy VAT, usługi te powinny zatem podlegać opodatkowaniu w miejscu określonym zgodnie z regułą wynikająca z art. 28b ust. 1 albo 2 ustawy VAT, tj. w miejscu, w którym podatnik będący usługobiorcą ma siedzibę (stałe miejsce zamieszkania) albo stałe miejsce prowadzenia działalności. W przypadku świadczenia przez spółkę takich usług na rzecz klientów zagranicznych (tj. mających siedzibę albo stałe miejsce prowadzenia działalności w innym kraju niż Polska), usługi takie nie podlegają zatem opodatkowaniu w Polsce.

66

USŁUGI MAGAZYNOWANIA

Postanowienie NSA z dnia 8 lutego 2012 r., sygn. I FSK 611/11 – pytanie prejudycjalne do ETS-u

a) czy unormowania wynikające z art. 44 i 47 Dyrektywy 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej Dz.U.UE.L.06.347.1 ze zm.; dalej Dyrektywa 112) należy interpretować w ten sposób, że kompleksowe usługi w zakresie magazynowania towarów, obejmujące przyjmowanie towarów do magazynu, umieszczanie towarów na odpowiednich półkach magazynowych, przechowywanie tych towarów dla klienta, wydawanie towarów, rozładunek i załadunek oraz w stosunku do niektórych klientów przepakowywanie materiałów dostarczonych w opakowaniach zbiorczych do indywidualnych zestawów, są usługami związanymi z nieruchomościami, które opodatkowane są w miejscu, w którym znajduje się nieruchomość, zgodnie z art. 47 Dyrektywy 112,

b) czy też należy przyjąć, że są to usługi opodatkowane w miejscu, gdzie usługobiorca, na rzecz którego świadczone są usługi, posiada stałą siedzibę działalności gospodarczej lub stałe miejsce prowadzenia działalności gospodarczej lub w przypadku jej braku, stałe miejsce zamieszkania lub zwykłe miejsce pobytu, stosownie do art.44 Dyrektywy 112.

67

USŁUGI MAGAZYNOWANIA

Wyrok TSUE z dnia 27 czerwca 2013 r., sygn. C-155/12

Artykuł 47 dyrektywy Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, zmienionej dyrektywą Rady 2008/8/WE z dnia 12 lutego 2008 r. należy interpretować w ten sposób, że kompleksowe usługi w zakresie magazynowania, obejmujące przyjmowanie towarów do magazynu, ich umieszczanie na odpowiednich półkach magazynowych, przechowywanie, pakowanie, wydawanie, rozładunek i załadunek są objęte tym artykułem jedynie wówczas, gdy magazynowanie stanowi świadczenie główne czynności jednolitej i usługobiorcom jest przyznane prawo używania całości lub części wyraźnie określonej nieruchomości .

68

KARTY PALIWOWE

Wyrok NSA z dnia 14 sierpnia 2012 r., sygn. I FSK 1177/11 – kontrowersyjne orzeczenie sądu

Według organu podatkowego Spółka nieprawidłowo rozliczyła podatek naliczony za grudzień 2007 r., w tym zawyżyła podatek naliczony o kwoty wynikające z faktur VAT wystawionych przez D. z siedzibą w D. (Niemcy), posługującej się krajowym numerem identyfikacji podatkowej. Faktury te zostały wystawione w związku z porozumieniem zawartym w dniu 2.12.2004 r. pomiędzy T. a D., które umożliwia klientowi bezgotówkowe (za pomocą karty D.) zaopatrzenie pojazdów w drodze na stacjach serwisowych D. w Polsce i poza granicami, w szczególności w paliwa, smary, akcesoria, części zamienne, usługi warsztatowe i inne świadczenia.
W ocenie organu podatkowego powyższe faktury nie dawały podstaw do obniżenia podatku należnego, albowiem nie dokumentowały nabycia towarów i usług od D. Spółka T. faktycznego nabycia dokonywała u tzw. Partnerów Serwisowych D., nie zaś u samej D., która na rzecz strony świadczyła jedynie usługę finansową polegającą na kredytowaniu tych zakupów.

W wyroku tym Trybunał stwierdził, iż artykuł 5 ust. 1 Szóstej Dyrektywy Rady 77/388/EWG z 17 maja 1977 w sprawie harmonizacjiustawodawstwpaństw członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowychwspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku należy interpretować w ten sposób, że nie dochodzi do dostawy paliwa przez leasingodawcę na rzecz leasingobiorcy, jeśli leasingobiorca tankuje na stacjach paliw pojazd stanowiący przedmiot umowy leasingu, nawet jeśli pojazd ten jest tankowany w imieniu oraz na rachunek leasingodawcy.
W sprawie, w której zapadł powyższy wyrok Trybunał wskazał, że skarżąca będąca przedsiębiorstwem leasingowym, obok umowy leasingu pojazdów mechanicznych oferowała leasingobiorcy zawarcie z nią porozumienia w zakresie zarządzania paliwem. W wyniku tego porozumienia leasingobiorca miał prawo, w imieniu i na rachunek skarżącej tankować paliwo i sporadycznie dokonywać zakupu produktów naftowych. W tym celu otrzymywał on tak zwaną "I-Pass" jak również kartę kredytową przeznaczoną do tankowania, przedsiębiorstwa kart kredytowych D. Karta określała skarżącą jako klientkę D.
Wobec tego Trybunał stwierdził, że w celu udzielenia odpowiedzi na skierowane pytanie, niezbędne jest przesądzenie, na czyją rzecz, leasingodawcy czy leasingobiorcy, przedsiębiorstwa petrochemiczne przekazały, w postępowaniu głównym, prawo do rozporządzania paliwem jak właściciel (teza 33).
Zdaniem Trybunału poza sporem pozostaje okoliczność, że leasingobiorca jest uprawniony do rozporządzania paliwem jak właściciel. Nabywa paliwo bezpośrednio na stacjach benzynowych a Autolease (leasingodawca) nie ma prawa decydowania w jaki sposób oraz w jakim celu paliwo ma zostać zużyte (teza 34).

69

KARTY PALIWOWE

Wyrok NSA z dnia 14 sierpnia 2012 r., sygn. I FSK 1177/11 – kontrowersyjne orzeczenie sądu

benzynowych a AutoLease (leasingodawca) nie ma prawa decydowania w jaki sposób oraz w jakim celu paliwo ma zostać zużyte (teza 34). Argument, że paliwo jest świadczone na rzecz AutoLease (leasingodawca), skoro leasingobiorca nabywa paliwo w imieniu i na rachunek tego przedsiębiorstwa, które kredytuje zakup tego towaru nie jest zdaniem Trybunału zasadny. Jak trafnie podnosi Komisja, dostawy zostały dokonane na rzecz AutoLease jedynie pozornie. Miesięczne płatności na rzecz Autbease stanowią jedynie zaliczki. Rzeczywiste wykorzystanie ustala na koniec roku, obciąża leasingodawcę, który, w konsekwencji, ponosi całkowite koszty dostawy paliwa (teza 35). Trybunał uznał więc, że porozumienie w zakresie zarządzania paliwem nie stanowi umowy o dostawę paliwa lecz raczej umowę o finansowanie jego zakupu. AutoLease (leasingodawca) nie nabywa paliwa w celu dokonania jego odsprzedaży leasingobiorcom, leasingobiorca nabywa paliwo, korzystając z pełnej swobody wyboru jego ilości oraz jakości, jak również momentu zakupu. Auto Tease działa więc jako kredytodawca vis a vis leasingobiorcy (teza 36).

W świetle tez powyżej cytowanego wyroku należy postawić wniosek, że w rozpatrywanej sprawie nie doszło do dostawy pomiędzy D. a skarżącą, tym samym transakcji dostawy na rzecz skarżącej dokonywały stacje będące partnerami serwisowymi D., wobec czego transakcje te nie były transakcjami łańcuchowymi, o których mowa w art. 7 ust. 8 ustawy o VAT. Z przepisu tego wynika, iż w przypadku, gdy kilka podmiotów dokonuje dostawy tego samego towaru w ten sposób, że pierwszy z nich wydaje ten towar bezpośrednio ostatniemu w kolejności nabywcy, uznaje się, że dostawy towarów dokonał każdy z podmiotów biorących udział w tych czynnościach.
Wskazać należy, iż w przypadku tzw. transakcji łańcuchowych odbywają się co najmniej dwie dostawy pomiędzy co najmniej trzema podmiotami, przy czym towar wydawany jest bezpośrednio przez pierwszego dostawcę ostatniemu nabywcy. Ponadto obecnie obowiązująca ustawa wprost odnosi się jedynie do przypadków transakcji łańcuchowych związanych z dostawami towarów. Brak jest stosownej regulacji odnoszącej się do świadczenia usług (VAT komentarz A.Bartosiewicz, R.Kubacki, WydawnictwoLex 2012).
D. w spornych transakcjach nie występowała ani jako nabywca ani jako dostawca towarów. Podmiot ten nie miał żadnego wpływu na termin dostawy towarów, wielkość zakupów czy cenę nabywanego paliwa. Ponadto poza dostawami towarów, zakwestionowane przez organy podatkowe faktury dotyczyły również świadczenia usług, które co do zasady nie są objęte zakresem art. 7 ust. 8 ustawy o VAT.
Podobnie jak w sprawie G185/01 również w niniejszej sprawie skarżąca Spółka nabywała paliwo bezpośrednio na stacjach benzynowych, a D. nie miała prawa decydowania w jaki sposób oraz w jakim celu paliwo ma zostać zużyte. Wystawca kart D. świadczyła jedynie usługę polegającą na finansowaniu dokonywanych przez skarżącą zakupów towarów i usług. Zatem nie można podzielić twierdzeń strony skarżącej, że podmiot ten rzeczywiście występował w łańcuchu dostaw towarów.
W momencie zakupu towarów na stacjach paliwowych czy w punktach serwisowych, skarżąca nabywała ekonomiczne władztwo nad zakupionymi towarami i zużywała je na własne potrzeby. Jedynie płatność za te towary (oraz za świadczone usługi) była odroczona do czasu wystawienia faktury przez D.

70

KARTY PALIWOWE

Wyrok NSA z dnia 14 sierpnia 2012 r., sygn. I FSK 1177/11 – kontrowersyjne orzeczenie sądu

benzynowych a AutoLease (leasingodawca) nie ma prawa decydowania w jaki sposób oraz w jakim celu paliwo ma zostać zużyte (teza 34). Argument, że paliwo jest świadczone na rzecz AutoLease (leasingodawca), skoro leasingobiorca nabywa paliwo w imieniu i na rachunek tego przedsiębiorstwa, które kredytuje zakup tego towaru nie jest zdaniem Trybunału zasadny. Jak trafnie podnosi Komisja, dostawy zostały dokonane na rzecz AutoLease jedynie pozornie. Miesięczne płatności na rzecz Autbease stanowią jedynie zaliczki. Rzeczywiste wykorzystanie ustala na koniec roku, obciąża leasingodawcę, który, w konsekwencji, ponosi całkowite koszty dostawy paliwa (teza 35). Trybunał uznał więc, że porozumienie w zakresie zarządzania paliwem nie stanowi umowy o dostawę paliwa lecz raczej umowę o finansowanie jego zakupu. AutoLease (leasingodawca) nie nabywa paliwa w celu dokonania jego odsprzedaży leasingobiorcom, leasingobiorca nabywa paliwo, korzystając z pełnej swobody wyboru jego ilości oraz jakości, jak również momentu zakupu. Auto Tease działa więc jako kredytodawca vis a vis leasingobiorcy (teza 36).

W świetle tez powyżej cytowanego wyroku należy postawić wniosek, że w rozpatrywanej sprawie nie doszło do dostawy pomiędzy D. a skarżącą, tym samym transakcji dostawy na rzecz skarżącej dokonywały stacje będące partnerami serwisowymi D., wobec czego transakcje te nie były transakcjami łańcuchowymi, o których mowa w art. 7 ust. 8 ustawy o VAT. Z przepisu tego wynika, iż w przypadku, gdy kilka podmiotów dokonuje dostawy tego samego towaru w ten sposób, że pierwszy z nich wydaje ten towar bezpośrednio ostatniemu w kolejności nabywcy, uznaje się, że dostawy towarów dokonał każdy z podmiotów biorących udział w tych czynnościach.
Wskazać należy, iż w przypadku tzw. transakcji łańcuchowych odbywają się co najmniej dwie dostawy pomiędzy co najmniej trzema podmiotami, przy czym towar wydawany jest bezpośrednio przez pierwszego dostawcę ostatniemu nabywcy. Ponadto obecnie obowiązująca ustawa wprost odnosi się jedynie do przypadków transakcji łańcuchowych związanych z dostawami towarów. Brak jest stosownej regulacji odnoszącej się do świadczenia usług (VAT komentarz A.Bartosiewicz, R.Kubacki, WydawnictwoLex 2012).
D. w spornych transakcjach nie występowała ani jako nabywca ani jako dostawca towarów. Podmiot ten nie miał żadnego wpływu na termin dostawy towarów, wielkość zakupów czy cenę nabywanego paliwa. Ponadto poza dostawami towarów, zakwestionowane przez organy podatkowe faktury dotyczyły również świadczenia usług, które co do zasady nie są objęte zakresem art. 7 ust. 8 ustawy o VAT.
Podobnie jak w sprawie G185/01 również w niniejszej sprawie skarżąca Spółka nabywała paliwo bezpośrednio na stacjach benzynowych, a D. nie miała prawa decydowania w jaki sposób oraz w jakim celu paliwo ma zostać zużyte. Wystawca kart D. świadczyła jedynie usługę polegającą na finansowaniu dokonywanych przez skarżącą zakupów towarów i usług. Zatem nie można podzielić twierdzeń strony skarżącej, że podmiot ten rzeczywiście występował w łańcuchu dostaw towarów.
W momencie zakupu towarów na stacjach paliwowych czy w punktach serwisowych, skarżąca nabywała ekonomiczne władztwo nad zakupionymi towarami i zużywała je na własne potrzeby. Jedynie płatność za te towary (oraz za świadczone usługi) była odroczona do czasu wystawienia faktury przez D.

71

RYCZAŁT ZA NOCLEG KIEROWCY – WYROK SĄDU NAJWYŻSZEGO

Uchwała 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r., sygn. II PZP 1/14

Czy stworzenie kierowcy możliwości spania w nocy (nocnego snu) w kabinie samochodu podczas odbywania podróży służbowych w transporcie międzynarodowym zapewnia bezpłatny nocleg, a w konsekwencji, czy pracownikowi nie przysługuje zwrot kosztów takich noclegów (9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), czy też takie należności przysługują i w jakiej wysokości (art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, jednolity tekst: Dz. U. z 2012 r., poz. 1155 w związku z 9 ust. 1 bądź ust. 2 wymienionego rozporządzenia)?

Zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu 9 ust 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w 9 ust 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

72

ZWROT ZAGRANICZNEGO PODATKU VAT

Przepisy regulujące zwrot zagranicznego podatku VAT:

1. **Dyrektywa Rady 2008/9/WE z dnia 12 lutego 2008 r. dotycząca zwrotu VAT dla podatników z UE.**
2. **Art. 89 ust 1h i następne ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług.**
3. **Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 24.12.2009 r. w sprawie wniosków o zwrot podatku od wartości dodanej naliczonego w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Wspólnoty Europejskiej**

Wszyscy podatnicy, którzy nie mają siedziby w państwie członkowskim, w którym nabywają towary i usługi lub importują towary, mają prawo otrzymać zwrot podatku VAT, o ile towary i usługi są wykorzystywane w kraju ich siedziby do transakcji dających prawo do odliczenia VAT.

Nowe zasady zwrotu od 1 stycznia 2010 r. dla podatników z UE. Dotyczą wniosków o zwrot złożonych po 31 grudnia 2009 r.

Nowe zasady zwrotu dla podatników z UE określa dyrektywa 2008/9/WE
Zasady zwrotu dla podatników spoza UE określa nadal Trzynasta Dyrektywa 86/560/EWG

Zwrot VAT-u jest należny podatnikom z innych krajów UE, którzy:

1. W państwie, gdzie naliczono VAT nie mieli siedziby ani stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej.
2. W państwie zwrotu nie dokonywali dostaw towarów, ani świadczenia usług.
3. W państwie zwrotu dokonywali dostaw towarów i świadczyli usługi, od których VAT powinien rozliczyć usługobiorca.

73

ZWROT ZAGRANICZNEGO PODATKU VAT

Zwrot jest nienależny w przypadku:

1. Kwot VAT, które według ustawodawstwa państwa członkowskiego UE zostały zafakturowane nieprawidłowo.
2. Kwot VAT zafakturowanych w odniesieniu do wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów lub eksportu towarów, których dostawa jest, lub może być zwolniona z VAT (stawka 0%).
3. Kwot VAT do których nie przysługuje prawo ich odliczenia od podatku należnego.

Warunki zwrotu:

1. Podatnik nie może wykonywać sprzedaży opodatkowanej w państwie członkowskim zwrotu chyba, że VAT rozlicza nabywca towarów lub usług.
2. Zwrotowi podlega VAT od nabycia towarów lub usług związany z transakcjami opodatkowanymi, jeżeli podatnik wykonuje również transakcje niedające prawa do odliczenia, zwrotowi podlega tylko ta część VAT-u odpowiadająca transakcjom dającym prawo do odliczenia na zasadach stosowanych przez państwo członkowskie siedziby. (zwrot VAT-u według proporcji)
3. Prawo do zwrotu określa się na zasadach stosowanych w państwie członkowskim zwrotu.

74

ZWROT ZAGRANICZNEGO PODATKU VAT

Wniosek o zwrot składa się w państwie członkowskim siedziby podatnika za pomocą portalu elektronicznego.

Do złożenia wniosku wymagane jest posiadanie podpisu elektronicznego. Podpisy elektroniczne wydają w Polsce następujące instytucje:

- Krajowa Izba Rozliczeniowa S.A. (www.kir.com.pl)
- Polskie Centrum Certyfikacji Elektronicznej Sigillum (www.sigillum.pl)
- Powszechne Centrum Certyfikacji CERTUM (www.certum.pl)

Polska firma wniosek o zwrot zagranicznego podatku VAT składa w Polsce za pomocą portalu elektronicznego: http://e-deklaracje.mf.gov.pl/
Wchodzimy na stronę portalu: http://e-deklaracje.mf.gov.pl/ następnie na zakładkę: „FORMULARZE" , następnie „Formularze interaktywne dla dokumentów elektronicznych wymagających podpisania kwalifikowanym podpisem elektronicznym" następnie „VAT" i wybieramy deklarację „VAT-REF"

Wniosek o zwrot kierowany jest do właściwego dla podatnika naczelnika urzędu skarbowego. Naczelnik wniosek kieruje się do państwa członkowskiego zwrotu.

Dla każdego poprawnie złożonego wniosku system e-Deklaracje automatycznie wystawia Urzędowe Poświadczenie Odbioru, które będzie jednocześnie dowodem złożenia wniosku i potwierdzeniem terminu jego złożenia.

We wniosku należy obowiązkowo podać adres e-mail podatnika, ponieważ cała korespondencja z podatnikiem będzie prowadzona wyłącznie w formie elektronicznej.

75

ZWROT ZAGRANICZNEGO PODATKU VAT

Dyrektywa określa elementy, jakie ma zawierać wniosek o zwrot, w tym:

1. Opis działalności gospodarczej wnioskodawcy, na potrzeby której nabywane są towary i usługi.

2. Oświadczenie wnioskodawcy, że podczas okresu zwrotu nie dostarczył żadnych towarów, ani nie świadczył żadnych usług na terytorium państwa członkowskiego zwrotu z wyjątkiem przewidzianych w przepisach.

3. Do każdej faktury lub dokumentu importowego stosuje się określony kod od 1 do 10 opisujący rodzaj wydatku:

1 - paliwo;
2 - wynajem środków transportu;
3 - wydatki związane ze środkami transportu (inne niż towary i usługi, o których mowa w kodzie 1 i 2);
4 - opłaty drogowe i inne opłaty dla użytkowników dróg;
5 - koszty podróży, takie jak opłaty za taksówki, opłaty za transport publiczny;
6 - zakwaterowanie;
7 - żywność, napoje i usługi restauracyjne;
8 - opłaty za wstęp na targi i wystawy;
9 - wydatki na artykuły luksusowe, rozrywkowe i wydatki reprezentacyjne;
10 - inne.

Przy stosowaniu kodu 10 należy określić rodzaj nabytych towarów i usług.

1. Nie składa się kopii faktur, ani SAD-ów ale państwo członkowskie może ich wymagać dla podstaw opodatkowania co najmniej 1.000 EURO (paliwo 250 EURO).

2. Państwo członkowskie zwrotu może wymagać na formularzu elektronicznym dodatkowych opisów, jeżeli potrzebuje informacji ze względu na istniejące w tym państwie ograniczenia w prawie do odliczenia.

3. Państwo członkowskie może określić język lub języki, których wnioskodawca ma używać we wniosku.

76

ZWROT ZAGRANICZNEGO PODATKU VAT

Wniosek o zwrot obejmuje :

1. Zakup towarów lub usług, który został zafakturowany w okresie zwrotu, pod warunkiem, że stał się wymagalny w momencie fakturowania lub wcześniej plus import towarów dokonany w okresie zwrotu.

2. Wniosek może również dotyczyć faktur lub dokumentów importowych nie będących przedmiotem wcześniejszych wniosków o zwrot i dotyczących transakcji dokonanych w ciągu danego roku kalendarzowego.

3. Wniosek o zwrot składa się do 30 września następnego roku kalendarzowego. Wniosek należy złożyć ze wszystkimi wymaganymi dokumentami.

4. Państwo członkowskie siedziby bezzwłocznie przesyła wnioskodawcy elektroniczne potwierdzenie otrzymania wniosku.

5. Wniosek o zwrot może obejmować okres od 3 miesięcy do 1 roku.

6. Jeżeli wniosek o zwrot dotyczy całego roku kalendarzowego to kwota zwrotu nie może być mniejsza niż 50 EUR. Jeżeli zaś wniosek odnosi się do okresu krótszego niż rok ale dłuższego niż 3 miesiące to kwota zwrotu nie może być mniejsza niż 400 EURO.

77

ZWROT ZAGRANICZNEGO PODATKU VAT

Państwo członkowskie siedziby podatnika (polski urząd skarbowy) dokonuje wstępnej oceny wniosku.

Nie przekazuje on wniosku o zwrot państwu członkowskiemu zwrotu jeżeli:

1. wnioskodawca nie jest podatnikiem VAT,
2. wykonuje wyłącznie czynności niedające prawa do odliczenia VAT,
3. jest zwolniony z VAT jako małe przedsiębiorstwo,
4. jest zwolniony z VAT jako rolnik ryczałtowy,

Państwo członkowskie zwrotu powiadamia wnioskodawcę bezzwłocznie, drogą elektroniczną, o dacie otrzymania wniosku.

Państwo członkowskie zwrotu powiadamia wnioskodawcę o decyzji o przyjęciu lub odrzuceniu wniosku o zwrot w terminie 4 miesięcy od jego otrzymania (termin ten dotyczy sytuacji, gdy państwo zwrotu nie żąda dodatkowych informacji).

Gdy zachodzi konieczność, w terminie 4 miesięcy, państwo członkowskie zwrotu może zażądać dostarczenia dodatkowych informacji. W szczególności może zażądać kopii jakiejkolwiek faktury lub dokumentu importowego objętych zwrotem.

Państwo członkowskie zwrotu musi otrzymać dodatkowe informacje w terminie 1 miesiąca od daty otrzymania takiego żądania przez osobę, do której jest kierowane.

W przypadku żądania dodatkowych informacji decyzja dotycząca zwrotu musi być podjęta w ciągu 6 miesięcy od daty otrzymania wniosku przez państwo członkowskie zwrotu. W przypadku, gdy państwo członkowskie zwrotu żąda dalszych dodatkowych informacji, przekazuje ono wnioskodawcy decyzję dotyczącą całości lub części wniosku o zwrot w terminie 8 miesięcy od otrzymania wniosku.

78

ZWROT ZAGRANICZNEGO PODATKU VAT

Zwrot jest wypłacany w terminie 10 dni roboczych od dnia podjęcia decyzji o przyjęcia wniosku.

Od nieterminowych zwrotów należą się odsetki, takie jak dla zwrotów krajowych.

W przypadku gdy wniosek o zwrot zostanie odrzucony w całości lub części, państwo członkowskie zwrotu przedstawia wnioskodawcy, wraz z decyzją, przyczyny odrzucenia wniosku.

Odwołania od decyzji o odrzuceniu wniosku o zwrot wnioskodawca może składać do właściwych organów państwa członkowskiego zwrotu z zastrzeżeniem tych samych warunków dotyczących formy i terminów, jakie określono dla odwołań w przypadku wniosków o zwrot składanych przez osoby mające siedzibę w tym państwie członkowskim.

79

FAKTURY ELEKTRONICZNE

Autentycznośćpochodzeniai integralnośćtreści faktury – problemy interpretacyjne

3 (treść przepisu) Faktury mogą być przesyłane w formie elektronicznej pod warunkiem zapewnienia autentyczności pochodzenia i integralności treści faktury. Autentyczność pochodzenia, o której mowa w ust. 1, oznacza pewność co do tożsamości dokonującego dostawy towarów lub usługodawcy albo wystawcy faktury. Integralność treści, o której mowa w ust. 1, oznacza, że w fakturze nie zmieniono danych, które powinna zawierać faktura.

Minister Finansów w swoich interpretacja podatkowych unika jednoznacznej odpowiedzi na pytanie jak należy rozumieć pojęcia autentyczności pochodzenia i integralności treści faktury – **kuriozalna interpretacja !!!**

Jako przykład można powołać interpretację Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z 6 czerwca 2011 r. (znak ILPP 4/443-209/11-2/PG), w której organ interpretacyjny szczegółowo przywołuje kolejne paragrafy z rozporządzenia i ustawy. Na końcu potwierdzają, że *„(...) otrzymane przez Zainteresowanego faktury VAT drogą elektroniczną w formacie PDF, które nie będą fakturami elektronicznymi zabezpieczonymi podpisem elektronicznym lub hasłem, stanowić będą podstawę do odliczenia podatku od towarów i usług, w zakresie, w jakim nabyte towary i usługi będą wykorzystywane do wykonywania czynności opodatkowanych. Jednocześnie trzeba zwrócić uwagę na bezwzględny wymóg prawny zapewnienia autentyczności pochodzenia i integralności treści tych faktur.*
Końcowo wskazać należy, że ocena prawidłowości zastosowanego sposobu (systemu) przesyłu faktur w formie elektronicznej oraz wypełnienia warunków zapewnienia autentyczności pochodzenia i integralności treści przesyłanych faktur wymaga wiedzy specjalistycznej. Zatem tej oceny będzie mógł dokonać właściwy organ podatkowy lub organ kontroli skarbowej w toku kontroli podatkowej lub skarbowej, bowiem postępowanie w sprawie wydania interpretacji indywidualnej, stosownie do treści art. 14b 1 ustawy Ordynacja podatkowa, opiera się jedynie na interpretacji prawa podatkowego Przepisy te - jak wskazano wyżej - nie określają konkretnych wymogów technicznych w przedmiotowym zakresie, tak więc każde rozwiązanie techniczne, o ile zagwarantuje spełnienie wymogów prawa podatkowego będzie prawidłowe. Podkreśla się także, iż tut. Organ przy wydawaniu interpretacji nie dysponuje odpowiednimi narzędziami, w tym określonymi w Dziale IV ustawy Ordynacja podatkowa, umożliwiającymi przeprowadzenie postępowania, w trakcie którego mógłby pozyskać wiedzę specjalistyczną."

Jak zapewnić autentycznośćpochodzenia i integralnośćtreścifaktury?

Wskazówką może być art. 233 Dyrektywy 2006/112, który przewiduje, że podatnik może zapewnić tę integralność „za pomocą dowolnych kontroli biznesowych, które ustalają wiarygodną ścieżkę audytu między fakturą a dostawą towarów lub świadczeniem usług".

80

FAKTURY ELEKTRONICZNE

Interpretacje Ministra Finansów dotyczące faktur elektronicznych

Taką interpretację wydał w dniu 21 lutego 2011 Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie (sygn. **IPPP1-443-1175/10-4/EK**), który udzielił odpowiedzi na pytanie podatnika w zakresie **przesyłania e-mailem e-faktur w PDF** oraz prawa do odliczenia podatku od towarów i usług z tak otrzymywanych faktur. W opinii podatnika przesyłanie e-mailem faktur elektronicznych VAT **w formacie PDF**, dokumentujących sprzedaż spełnia warunki określone w ustawie o podatku od towarów i usług, a w przypadku faktur korygujących sprzedaż in minus, daje prawo do pomniejszenia podatku należnego. Zdaniem składającego opinię również otrzymywanie za pośrednictwem e-maila e-faktur zakupowych w formacie PDF i spełnia ustawowe wymogi i umożliwia odliczenie VAT, z tych faktur w terminie otrzymania wiadomości z załączoną fakturą na skrzynkę pocztową. Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie przyznał, iż stanowisko podatnika, w świetle obowiązujących przepisów jest prawidłowe. Wskazano tutaj, iż zgodnie z rozporządzeniem z 17 grudnia 2010 r. (Dz. U. Nr 249 poz. 1661) e-faktury mogą być przesyłane lub udostępniane w dowolnym formacie, w tym także w PDF, pod warunkiem uprzedniej akceptacji takiego obrotu fakturami przez odbiorcę. W interpretacji podkreślono, podatnik musi bezwzględnie zapewnić zachowanie integralności i autentyczności faktury elektronicznej, oraz posiadać wcześniej wspomnianą akceptację odbiorcy na otrzymywanie e-faktury. Akceptacja, ta może być udzielona w formie pisemnej lub elektronicznej. Dyrektor Izby Skarbowej niestety nie wypowiedział się w zakresie pomniejszenia podatku od towarów i usług z e-faktur korygujących sprzedaż in minus, ponieważ nie było to wg niego przedmiotem zapytania. Zachęcam do zapoznania się z pełną treścią interpretacji: IPPP 1-443-1175/10-4/EK.

Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie, który w interpretacji z 17.06.2011 (sygn. IPPP1/443-880/11-2/AW) uznał za prawidłowe stanowisko podatnika, w którym wskazał on, iż pliki zapisane w formacie PDF są nieedytowalne. Nie można bowiem zmienić ich treści przy zastosowaniu ogólnodostępnego, standardowego i legalnego oprogramowania służącego do otwierania plików danego typu np. programu Acrobat Reader. Natomiast autentyczność pochodzenia faktury wystawionej przez podatnika potwierdzi dowód (potwierdzenie) transmisji danych - wysłanie wiadomości na wskazany przez kontrahenta adres e-mail z załączonym obrazem faktury VAT (plikiem bazowym).

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 20 kwietnia 2011 r. nr IPPP 2/443-211/11-3/MM:
Należy stwierdzić, iż jest możliwe przechowywanie kopii wystawianych faktur VAT wyłącznie w formie elektronicznej (bez ich drukowania), pod warunkiem spełnienia przesłanek wskazanych w ww. regulacjach. Przechowywana przez wystawcę i otrzymana przez nabywcę faktura ma być identyczna w zakresie treści, a więc informacji zawartych na fakturze, a Wnioskodawca musi zapewnić autentyczność pochodzenia, integralność treści i czytelność tych faktur od momentu ich wystawienia do czasu upływu terminu przedawnienia zobowiązania podatkowego oraz łatwe ich odszukanie, w tym również na żądanie organu podatkowego. Z opisu sprawy wynika, że Spółka planuje przechowywać kopie faktur w formie archiwum plików PDF zabezpieczonych przed zmianami oferowane przez drukarnię zewnętrzną prowadzone na takich samych zasadach jak dla e-faktur, albo na płytach DVD otrzymanych z drukarni z plikami PDF i wówczas dane z płyty zgrane będą w wyznaczone miejsce na serwerze należącym do Spółki w/g ustalonej procedury załączonej do polityki rachunkowości Spółki. Obie metody przechowywania (archiwum zewnętrzne i archiwum wewnętrzne) spełniają przesłanki pozwalające Spółce na przechowywanie kopii faktur w sposób zgodny z wyżej wskazanymi przepisami prawa.

81

ZMIANY W VAT OD 01.01.2013 r. – ustawa deregulacyjna

Ulga na złe długi (art. 89a ustawy o VAT) – stan po 01.01.2013 r.

1. Podatnik może skorygować podstawę opodatkowania oraz podatek należny z tytułu dostawy towarów lub świadczenia usług na terytorium kraju w przypadku wierzytelności, których nieściągalność została uprawdopodobniona. Korekta dotyczy również podstawy opodatkowania i kwoty podatku przypadającej na część kwoty wierzytelności, której nieściągalność została uprawdopodobniona.

1a. Nieściągalność wierzytelności uważa się za uprawdopodobnioną, w przypadku gdy wierzytelność nie została uregulowana lub zbyta w jakiejkolwiek formie w ciągu 150 dni od dnia upływu terminu jej płatności określonego w umowie lub na fakturze."

2. Przepis ust. 1 stosuje się w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

1) dostawa towaru lub świadczenie usług jest dokonana na rzecz podatnika, o którym mowa w art. 15 ust. 1, zarejestrowanego jako podatnik VAT czynny, niebędącego w trakcie postępowania upadłościowego lub w trakcie likwidacji;
3) na dzień poprzedzający dzień złożenia deklaracji podatkowej, w której dokonuje się korekty, o której mowa w ust. 1:
a) wierzyciel i dłużnik są podatnikami zarejestrowanymi jako podatnicy VAT czynni,
b) dłużnik nie jest w trakcie postępowania upadłościowego lub w trakcie likwidacji;",
5) od daty wystawienia faktury dokumentującej wierzytelność nie upłynęły 2 lata, licząc od końca roku, w którym została wystawiona;

3. Korekta, o której mowa w ust. 1, może nastąpić w rozliczeniu za okres, w którym nieściągalność wierzytelności uznaje się z a uprawdopodobnioną, pod warunkiem że do dnia złożenia przez wierzyciela deklaracji podatkowej za ten okres wierzytelność nie została uregulowana lub zbyta w jakiejkolwiek formie.

4. W przypadku gdy po złożeniu deklaracji podatkowej, w której dokonano korekty, o której mowa w ust. 1, należność zastała uregulowana lub zbyta w jakiejkolwiek formie, wierzyciel obowiązany jest do zwiększenia podstawy opodatkowania oraz kwoty podatku należnego w rozliczeniu za okres, w którym należność została uregulowana lub zbyta. W przypadku częściowego uregulowania należności, podstawę opodatkowania oraz kwotę podatku należnego zwiększa się w odniesieniu do tej części.

5. Wierzyciel obowiązany jest wraz z deklaracją podatkową, w której dokonuje korekty, o której mowa w ust. 1, zawiadomić o tej korekcie właściwego dla niego naczelnika urzędu skarbowego wraz z podaniem kwot korekty oraz danych dłużnika.",

7. Przepisów ust. 1–5 nie stosuje się, jeżeli między wierzycielem a dłużnikiem istnieje związek, o którym mowa w art. 32 ust. 2 –4.",

8. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór zawiadomienia, o którym mowa w ust. 5, uwzględniając konieczność zapewnienia niezbędnych danych pozwalających na weryfikację spełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 89b ust. 1, przez dłużnika.

82

ZMIANY W VAT OD 01.01.2013 r. – ustawa deregulacyjna

Ulga na złe długi (art. 89b ustawy o VAT) – stan po 01.01.2013 r.

1. W przypadku nieuregulowania należności wynikającej z faktury dokumentującej dostawę towarów lub świadczenie usług na terytorium kraju w terminie 150 dni od dnia upływu terminu jej płatności określonego w umowie lub na fakturze, dłużnik jest obowiązany do korekty odliczonej kwoty podatku wynikającej z tej faktury, w rozliczeniu za okres, w którym upłynął 150 dzień od dnia upływu terminu płatności określonego w umowie lub na fakturze.",

1a. Przepisu ust. 1 nie stosuje się, jeżeli dłużnik uregulował należność najpóźniej w ostatnim dniu okresu rozliczeniowego, w którym upłynął 150 dzień od dnia upływu terminu płatności tej należności.

2. W przypadku częściowego uregulowania należności w terminie 150 dni od dnia upływu terminu jej płatności określonego w umowie lub na fakturze, korekta dotyczy podatku naliczonego przypadającego na nieuregulowaną część należności. Przepis ust. 1a stosuje się odpowiednio.

4. W przypadku uregulowania należności po dokonaniu korekty, o której mowa w ust. 1, podatnik ma prawo do zwiększenia kwoty podatku naliczonego w rozliczeniu za okres, w którym należność uregulowano, o kwotę podatku, o której mowa w ust. 1. W przypadku częściowego uregulowania należności podatek naliczony może zostać zwiększony w odniesieniu do tej części.

6. W przypadku stwierdzenia, że podatnik naruszył obowiązek określony w ust. 1, naczelnik urzędu skarbowego lub organ kontroli skarbowej ustala dodatkowe zobowiązanie podatkowe w wysokości 30% kwoty podatku wynikającego z nieuregulowanych faktur, który nie został skorygowany zgodnie z ust. 1. W stosunku do osób fizycznych, które za ten sam czyn ponoszą odpowiedzialność za wykroczenie skarbowe albo za przestępstwo skarbowe, dodatkowego zobowiązania podatkowego nie ustala się.

83

ZMIANY W VAT OD 01.01.2013 r. – ustawa deregulacyjna

Ulga na złe długi – kontrowersyjneprzepisy przejściowe(art. 23 ustawy deregulacyjnej)

Art. 23. *1. Do wierzytelności powstałych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy art. 89a i art. 89b ustawy zmienianej w art. 11, w brzmieniu dotychczasowym, z zastrzeżeniem ust. 2.*

2. Przepisy art. 89a i art. 89b ustawy zmienianej w art. 11, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się również do wierzytelności powstałych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, których nieściągalność została, zgodnie z art. 89a ust. 1a ustawy zmienianej w art. 11, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, uprawdopodobniona po dniu 31 grudnia 2012 r.

Ustawodawca przyjął, że ulga na złe długi w brzmieniu po nowelizacji będzie stosowana również do faktur VAT wystawionych przed 2013 r., dla których 150 -dniowy termin zwłoki w zapłacie przypadać będzie już po 1 stycznia 2013 r. W związku z powyższym stare zasady, tj. wymagające uruchomienia procedury skorzystania z ulgi na złe długi przez wierzyciela, stosowane będą wyłącznie do wierzytelności powstałych po 4 sierpnia 2012 r. Nowe reguły dla dłużników mogą oznaczać konieczność korekty odliczenia podatku naliczonego VAT, a tym samym zapłatę większego podatku VAT do fiskusa,

W/ w przepis przejściowy oznacza również, że prawo zadziała wstecz o prawie pół roku. Objęcie automatycznym obowiązkiem korekty zobowiązań powstałych przed wejściem w życie nowelizacji VAT może stanowić naruszenie zasady lex retro non agit (prawo nie działa wstecz). Może to oznaczać, że w/ w przepis przejściowy (art. 23 ustawy deregulacyjnej) w jest niezgodny z konstytucją i nie ma mocy obowiązującej.

84

ZMIANY W ROZPORZĄDZENIU FAKTUROWYM OD 01.01.2013 r.

Czy z faktury oznaczonej jako „faktura VAT" można po 01.01.2013 r. odliczyć podatek VAT ?

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy z dnia 15 maja 2013 r., sygn. ITPP2/443 -149/13/EB

Spółka od miesiąca stycznia 2013 r. na potwierdzenie świadczenia usług wystawia dokument o nazwie „faktura". Pomimo zmian w nazewnictwie dokumentu, część kontrahentów, powołując się na instrukcję będącą na stronach Ministerstwa Finansów, wystawia nadal dokument o nazwie „faktura VAT". W związku z powyższym zadano następujące pytanie. Czy od stycznia 2013 r. na podstawie dokumentów o nazwie „faktura VAT", Spółka nadal może odliczać podatek naliczony... Zdaniem Wnioskodawcy, od stycznia 2013 r. prawidłowym dokumentem jest „faktura" i tylko na podstawie takiego dokumentu przysługuje prawo do odliczenia podatku naliczonego.

Zmiany wprowadzone od dnia 1 stycznia 2013 r. w cytowanym wyżej rozporządzeniu upraszczają zasady fakturowania, poprzez m.in. zmniejszenie liczby obowiązkowych danych, które powinna zawierać faktura lub przez wprowadzenie możliwości zastąpienia niektórych danych innymi. Jednym z takich uproszczeń, jest brak wymogu podawania na fakturze oznaczenia „faktura VAT". W starym stanie prawnym brak ww. określenia na fakturze, powodował, że nie spełniała ona wymogów formalnych. Wprowadzając w treści 5 ust. 1 rozporządzenia zmiany, ustawodawca określił, jakie elementy powinna zawierać faktura, przy czym należy zaznaczyć, iż użyte w tym przepisie sformułowanie „powinna zawierać", należy rozumieć jako minimum danych, które powinny być zawarte w fakturze. Powyższe oznacza, że dopuszczalne jest także stosowanie innych dodatkowych informacji, czy adnotacji na fakturze, takich jak np.: „ORYGINAŁ", „KOPIA", „FAKTURA VAT", które w żaden sposób nie mogą być traktowane jako błędy formalne.

Mając na uwadze powyższe oraz treść powołanych przepisów należy stwierdzić, iż Spółce przysługuje prawo do odliczenia podatku naliczonego zawartego w fakturach oznaczonych słowami „faktura VAT", o ile spełniają one wymogi formalne, określone w 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 marca 2011 r., w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2013 r., bowiem z przepisów ustawy o podatku od towarów i usług, ani powołanego rozporządzenia nie wynika, iż nie dają one podstaw do odliczenia podatku, jako faktury błędnie wystawione. Należy podkreślić, że odliczenie podatku naliczonego jest możliwe pod warunkiem niezaistnienia przesłanek, o których mowa w art. 88 ustawy, uniemożliwiających to odliczenie. Mając na uwadze powyższe stanowisko Spółki, że „od stycznia 2013 r. prawidłowym dokumentem jest „faktura" i tylko na podstawie takiego dokumentu przysługuje prawo do odliczenia podatku naliczonego" należało uznać za nieprawidłowe.

85

ZMIANY W ROZPORZĄDZENIU FAKTUROWYM OD 01.01.2013 r.

15. *1. Nabywca towaru lub usługi, który otrzymał fakturę zawierającą pomyłki dotyczące jakiejkolwiek informacji wiążącej się zwłaszcza ze sprzedawcą lub nabywcą lub oznaczeniem towaru lub usługi, z wyjątkiem pomyłek w pozycjach faktury określonych w 5 ust. 1 pkt 8-15, może wystawić fakturę nazywaną notą korygującą.*

2. Nota korygująca wymaga akceptacji wystawcy faktury.

Przepis obowiązujący do 31.12.2012 r. nakazywał: *„Nota korygująca jest przesyłana wystawcy faktury lub faktury korygującej, wraz z kopią. Jeżeli wystawca faktury lub faktury korygującej akceptuje treść noty, potwierdza ją podpisem osoby uprawnionej do wystawienia faktury lub faktury korygującej. „*

3. Nota korygująca powinna zawierać:
1) numer kolejny i datę jej wystawienia;
2) imiona i nazwiska lub nazwy podatnika i nabywcy towarów lub usług oraz ich adresy i numer, za pomocą którego podatnik jest zidentyfikowany dla podatku, jak również numer, za pomocą którego nabywca towarów lub usług jest zidentyfikowany dla podatku lub podatku od wartości dodanej, pod którym otrzymał on towary lub usługi;
3) dane zawarte w fakturze, której dotyczy nota korygująca, określone w 5 ust. 1 pkt 1 i 6;
4) wskazanie treści korygowanej informacji oraz treści prawidłowej.
4. (uchylony)
5. Noty korygujące powinny zawierać wyrazy "NOTA KORYGUJĄCA".
6. Przepisy ust. 1 -3 nie naruszają przepisów dotyczących faktur korygujących.
7. (uchylony)

16. 1. Jeżeli podatnik sprzedał towar w opakowaniu zwrotnym, pobierając lub określając w umowie za to opakowanie kaucję, wartości opakowania nie uwzględnia się w treści faktury dokumentującej sprzedaż.
2. Fakturę dokumentującą kwotę należności z tytułu niezwrócenia przez odbiorcę opakowań, o których mowa w ust. 1, wystawia się nie później niż siódmego dnia po dniu, w którym umowa przewidywała zwrot opakowań. Jeżeli w umowie nie określono daty zwrotu opakowań, fakturę wystawia się nie później niż 60. dnia od dnia wydania opakowań.

86

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI

Materiał przygotowany dla Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

Autor: Jacek Tkaczyk

Szkolenie w Gdyni w dniu 08.12.2014 r.

87

System Kontroli Przewozu Towarów Transportem Drogowym Towarów objętych podatkiem VAT

Od 1 stycznia 2015 roku na Węgrzech obowiązuje System Kontroli Przewozu Transportem Drogowym Towarów – EKAER. System mający na celu zapobieganie nadużyciom związanym z podatkiem Vat, obejmuje przewóz objęty opłatą drogową wszystkich towarów zarówno eksportowanych i importowanych na Węgry, jak i przewozów krajowych, niebędących przewozami na rzecz konsumenta ostatecznego. Każdy tego typu transport może się odbywać tylko po zgłoszeniu go do odpowiedniego Urzędu Skarbowego (NAV) i otrzymaniu jego numeru rejestracji przez:

- odbiorcę, czyli zamawiający podmiot z siedzibą na Węgrzech (w przypadku importu na Węgry),
- nadawcę, czyli wysyłający podmiot z siedzibą na Węgrzech (w przypadku eksportu)
- w przypadku przewozów krajowych odbiorcę towaru (nie ostatecznego).

Można dokonać zgłoszenia transportu już przed jego rzeczywistym odbyciem, jednak należy zapewnić, by numer EKAER był ważny dla danego transportu do czasu jego zakończenia. Numer EKAER jest ważny na 15 dni od jego przyznania. Numer rejestracyjny pojazdu, który będzie realizował transport można podać już po dokonaniu zgłoszenia i uzyskaniu numeru EKAER, jednak musi być podany przed rzeczywistym rozpoczęciem załadunku i uwidoczniony w dokumentacji EKAER.

System EKAER nie obowiązuje na przejazdy tranzytowe przez teren Węgier.

W przypadku towarów przewożonych jednym transportem do różnych odbiorców każdy z odbiorców musi posiadać oddzielny numer EKAER dla jego części transportu tylko wtedy, jeżeli przekraczają one podane limity. W razie awarii pojazdu może być zgłoszona zmiana w danych dot. danego transportu, np. zmiana nr rejestracyjnego pojazdu transportującego towar przez podmiot, który uzyskał dany numer EKAER.

Nie jest obowiązkowe ubieganie się o numer EKAER:

- na przewóz ładunku składającego się wyłącznie z towarów akcyzowych,
- na towar przewożony dla podatnika w ramach jednego transportu zbiorczego wykonywanego przez jednego przewoźnika pojazdem objętym opłatą drogową, nie należący do kategorii towarów o wysokim stopniu ryzyka, jeśli jego masa nie przekracza 2500 kg lub jego wartości 2 mln Huf (bez podatku).
- na towar przewożony dla podatnika w ramach jednego transportu zbiorczego wykonywanego przez jednego przewoźnika pojazdem objętym opłatą drogową:
- należący do kategorii towarów spożywczych o wysokim stopniu ryzyka, jeśli jego masa nie przekracza 200 kg lub jego wartości 250 tys. Huf.
- należący do kategorii towarów pozostałych o wysokim stopniu ryzyka, jeśli jego masa nie przekracza 500 kg lub jego wartości 1 mln Huf.

Obowiązek rejestracji w systemie EKAER dotyczy także nieobjętego opłatą drogową transportu towarów spożywczych o wysokim stopniu ryzyka, jeśli w ramach jednego przewozu jest transportowane więcej niż 200 kg tego typu towaru, bądź ma on wartość produkcyjną większą niż 250 tys. Huf lub w przypadku innych towarów o wysokim stopniu ryzyka z listy, jeśli w ramach jednego przewozu jest transportowane więcej niż 500 kg tego typu towaru, bądź ma on wartość produkcyjną większą niż 500 tys. Huf.

Obowiązkiem rejestracji są objęte głównie tzw. pierwsze miejsca składowania towarów (wg definicji podanej w Rozporządzeniu nr 3 (VII. 5.) z 2010r. Ministerstwa Rozwoju Wsi). Dla przewozu tego typu towarów obowiązuje zabezpieczenie, bądź gwarancja bankowa. Tę kwotę, po spełnieniu wyznaczonych warunków, będzie można zmniejszyć o dopuszczalne kwoty odliczeń.

Listę towarów spożywczych i innych należacych do grupy towarów o wysokim stopniu ryzyka podano na stronie NAV pod linkiem (weryfikacja według numerów taryfy celnej): https://ekaer.nav.gov.hu/articles/view/a-nemzetgazdasagi-miniszter-51-2014-xii-31-ngm-rendelete-az-elektronikus-kozuti-aruforgalom-ellenorzo-rendszer-mukodesevel-osszefuggesben-a-kockazatos-termekek-meghatarozasarol

Rejestracja wymaga podania danych nadawcy, adresu miejsca załadunku, bądź danych kontaktowych, pod którymi powyższe dane będzie można uzyskać, dane odbiorcy, adres miejsca rozładunku, nazwy przewożonych towarów pod danym numerem EKAER, numer taryfy celnej, wagę, wartość bez Vat, cenę zakupu bądź koszty wytworzenia produktu, cel transportu drogowego. Wniosek o numer EKAER należy złożyć najpóźniej do dnia transportu towaru, ale przed załadunkiem i numer EKAER będzie ważny przez 15 dni.

W razie zaniechania rejestracji w EKAER przewożony towar będzie uznany za nieposiadający w pełni udokumentowanego miejsca pochodzenia i NAV będzie miał prawo nałożyć grzywnę w wysokości 40% wartości towaru. W przypadku artykułów spożywczych, w świetle obowiązujących przepisów, towar może zostać zniszczony. Definicja towarów spożywczych o wysokim stopniu ryzyka oraz ich spis będzie ogłoszony Rozporządzeniem Ministerstwa Gospodarki Krajowej (najprawdopodobniej chodzi o artykuły z kategorii: mięso drobiowe, mięsa, wyroby mleczarskie, cukier, owoce i warzywa).

Zarządca systemu EKAER dopiero od 02 marca 2015r. będzie egzekwował zapisy Prawa Podatkowego dot. systemu EKAER, czyli naliczanie grzywien lub ewentualne zatrzymanie towaru. Do końca stycznia podmioty w razie kontroli i wykrycia nieprawidłowości będą otrzymywać pouczenia.

Wszelkie aktualne informacje można odnaleźć na oficjalnej stronie Systemu pod linkiem: http://ekaer.hu/information/pl/

Pytania związane z systemem można zadawać wysyłając list na email: ekaer@nav.gov.hu

(informacja,WPHI https://budapest. trade. gov. Pl /pl /aktualnosci/ article/ a, 49847, System_Kontroli_Przewozu_Towarow_Transportem_Drogowym.html/ES)

Ustawa o płacy minimalnej w Niemczech

Niemiecka ustawa o płacy minimalnej (niem. Mindeslohngesetz, w skrócie: MiLoG) z dnia 11 sierpnia 2014 r. wprowadziła na terytorium Republiki Federalnej Niemiec od dnia 1 stycznia 2015 r. minimalne wynagrodzenie w wysokości 8,50 EUR brutto za godzinę we wszystkich gałęziach gospodarki narodowej. Branża transportowa dotychczas nie była objęta regulacjami w zakresie płacy minimalnej w świadczeniu usług na terenie Niemiec i oddelegowaniu pracowników. Olbrzymie zaniepokojenie wywołały w Polsce informacje dotyczące bardzo szerokiej interpretacji tych przepisów przez Niemcy, które żądają stosowania minimalnej stawki godzinowej przez przewoźników mających swoją siedzibę poza RFN, a wykonujących operacje transportowe na terytorium Niemiec, przy czym przepisy te miałyby być stosowane nie tylko do kabotażu, ale również do transportu międzynarodowego do i z Niemiec oraz tranzytu rzeczy i osób. Niemiecka ustawa, oprócz konieczności zapewnienia płacy minimalnej, rozszerzyła obowiązek powiadamiania właściwych organów wynikający z §2 ustawy o zwalczaniu nielegalnego zatrudnienia m.in. na branżę transportu osób, towarów, spedycyjną i logistyczną oraz obowiązek przechowywania dokumentacji dotyczącej przebywania i wykonywania pracy na terenie RFN. Za nieprzestrzeganie przepisów o płacy minimalnej pracodawcy grożą kary finansowe, w wysokości do:

- 30 000 euro – w przypadku niezgłoszenia informacji o pracownikach wykonujących pracę na terytorium Niemiec,
- 500 000 euro – w przypadku niewypłacania należnego wynagrodzenia bądź wypłacania go z opóźnieniem.

Do ostatnich dni grudnia 2014 r pojawiały się różne interpretacje w tej sprawie. Niemcy natomiast konsekwentnie podtrzymywały swoje stanowisko informując jednocześnie, że do czasu rozstrzygnięcia tych kwestii na poziomie KE, czy właściwych sądów niemieckich, interpretacje ekspertów kwestionujące stosowanie tych przepisów wobec polskich przewoźników, nie są obowiązującą wykładnią prawa. W odpowiedzi na pytania WPHI Ambasady Polskiej w Berlinie, Federalne Ministerstwo Finansów potwierdziło obowiązek naliczania wynagrodzenia za pracę kierowców wg stawek minimalnych także dla polskich kierowców ciężarówek i busów w tranzycie, jeździe docelowej i kabotażu na terenie Niemiec od 1.01.2015 r., jako zasady terytorialnej, bez rozróżnienia pojęć „delegowany" i „będący w podróży służbowej".

Strona Polska stoi na stanowisku, że stosowanie interpretacji opartej na zasadzie terytorialnej nie jest właściwe. Przepisom o płacy minimalnej powinien podlegać jedynie czas, który wiąże się z wykonywaniem pracy w ramach oddelegowania, zgodnie z dyrektywą 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Podjęto w tej sprawie szereg interwencji na najwyższych szczeblach władzy, interweniowały organizacje zrzeszające przewoźników i spedytorów, w tym PISiL.

W wyniku rozmów na szczeblu rządowym 30.01.2015 r. niemieckie władze podjęły decyzję o zawieszeniu wykonywania i egzekwowania przepisów dotyczących przejazdów tranzytowych bezpośrednich w odniesieniu do polskich przewoźników, do czasu wyjaśnienia tej sprawy przed Komisją Europejską. KE i wiele państw członkowskich UE (m.in. Czechy, Słowacja, Węgry, Bułgaria, Rumunia, Litwa, Estonia, Słowenia i Chorwacja) podzielają wątpliwości Polski. W styczniu została wszczęta procedura EU Pilot, która ma wyjaśnić zgodność przepisów niemieckich z prawem UE. Komisja Europejska zamierza skrócić procedurę EU Pilot do trzydziestu dni.

Zgodnie z informacją przekazaną przez Ambasadę Niemiec w Polsce, Rząd Federalny postanowił zastosować następujące rozwiązanie tymczasowe do momentu wyjaśnienia kwestii zgodności stosowania Ustawy o płacy minimalnej w sektorze usług transportowych z prawem unijnym:

- zawieszone zostają kontrole przestrzegania Ustawy o płacy minimalnej w odniesieniu do tranzytu bezpośredniego;
- nie będą wszczynane postępowania w sprawach o wykroczenia na podstawie Ustawy o płacy minimalnej, a postępowania ewentualnie będące już w toku zostaną umorzone;
- wynikające z Ustawy o płacy minimalnej obowiązki składania zgłoszeń, harmonogramów operacyjnych jak również dokumentów ewidencyjnych zostaną zawieszone w obszarze tranzytu;
- zawieszenie kontroli przestrzegania przepisów nie dotyczy tzw. przewozów kabotażowych, w przypadku których przedsiębiorstwo z siedzibą za granicą świadczy usługi transportowe między dwoma punktami na terenie Niemiec, oraz transportu międzynarodowego z załadunkiem lub rozładunkiem w Niemczech.

Do obowiązków zagranicznych operatorów transportu wynikających z MiLoG należy **powiadomienie** Dyrekcji Zachodniej Służby Celnej w Kolonii(Bundesfinanzdirektion West nr faksu +49 (0) 221 964 870) o operacji transportowej na terytorium Niemiec przed jej rozpoczęciem na specjalnym formularzu w języku niemieckim (formularz 033037). Formularz ten wypełniany jest na okres do 6 miesięcy planowanego świadczenia pracy/przewozu na terenie Niemiec. Po ich upływie należy ponownie zgłosić kierowców wykonujących te przewozy. W zgłoszeniu zagraniczny pracodawca zobowiązuje się **do przestrzegania postanowień ustawy o minimalnym wynagrodzeniu** za pracę oraz **przechowywania wymaganej dokumentacji** oraz **dostarczenia jej w jęz. niemieckim** na żądanie niemieckich władz celnych do kontroli. Dokumentacja ta musi być przechowywana przez co najmniej 2 lata na terytorium Niemiec lub na terytorium innego kraju. Pracodawca musi rejestrować rozpoczęcie i zakończenie operacji transportowej oraz liczbę godzin przepracowanych na terytorium Niemiec najpóźniej w ciągu 7 dni po wykonaniu operacji transportowej. Nie ma wymogu powiadamiania niemieckiej administracji celnej o zmianach w zaplanowanych operacjach transportowych, jeżeli pierwsze powiadomienie zostało wysłane.

Zasada terytorialności dla płacy minimalnej, jako wynagrodzenia za każdy rodzaj świadczonej na terytorium Niemiec pracy, nie odnosi się do świadczenia usługi transpor-

towej przez jednoosobowe firmy własnym środkiem transportu. Strona niemiecka uprzedza jednak, że w związku ze stwierdzonymi już wcześniej licznymi przypadkami fikcyjnego samo zatrudnienia, jako formy obejścia niemieckich przepisów prawa pracy, przewoźnicy tacy będą również podlegać kontroli sprawdzającej faktyczny stan prawny. Wymóg niemieckiej płacy minimalnej za czas pracy wykonanej na terenie Niemiec, nawet w tranzycie, obowiązuje w przypadku przewozu towaru własnymi środkami transportu producenta (eksportera). Podobnie traktowany jest przejazd samochodu zastępczego w przypadku awarii.

W czasie jazdy przez terytorium Niemiec nie ma formalnego wymogu posiadania przez kierowcę przy sobie np. kopii zgłoszenia pracodawcy o stosowaniu wobec niego płacy minimalnej (formularz 037 mobil). Kontrolowany przez służby celne kierowca może być poproszony o inny dokument (np. kopia umowy o pracę, zlecenia itd.) potwierdzający stosowanie przez pracodawcę rozliczenia czasu pracy na terytorium Niemiec w wysokości 8,50 EUR brutto za godzinę.

W przypadku kontroli pracodawcy, jest on zobowiązany do dostarczenia do właściwej jednostki kontrolnej w Niemczech, dokumentacji danego kierowcy przetłumaczonej na j. niemiecki (nie ma wymogu tłumacza przysięgłego). Wymagane będą 4 podstawowe dokumenty: umowa o pracę lub podobna (np. zlecenia), dowody rozliczenia czasu pracy na terenie Niemiec, dowód rozliczenia zgodnego z płacą minimalną oraz dowód wypłaty/przelewu tego wynagrodzenia dla kierowcy.

Rozliczenie i wypłata wynagrodzenia musi nastąpić najpóźniej do końca miesiąca następującego po miesiącu, w którym była świadczona praca. Oznacza to, że najwcześniejszym terminem, w którym firma polska, w przypadku kontroli poproszona będzie o przesłanie ww. dokumentacji, jest początek marca 2015 r. Zleceniodawca (np. spedytor) w świetle MiLoG jest współodpowiedzialny za to komu zleca wykonanie usługi transportowej, może zatem żądać, aby przewoźnik drogowy złożył – niezależnie od powiadomienia przesłanego administracji celnej – odrębne oświadczenie o stosowaniu postanowień ustawy o płacy minimalnej. Firmy niemieckie przekazują polskim przedsiębiorcom do podpisu deklarację o spełnianiu przez przedsiębiorcę zagranicznego wymogów wynikających z ustawy o pracy minimalnej, albo umowę o zachowaniu postanowień ustawy o płacy minimalnej.

Dużą część przewozów tranzytowych przez Niemcy stanowią transporty towarów, głównie w kontenerach do/z krajów trzecich (poza Unią Europejską). Towary te transportowane są drogą morską przez porty niemieckie, do których dowożone/odwożone są transportem samochodowym do i z Polski. Przy realizacji takiej usługi konieczna jest zmiana środka transportu w porcie i dokonanie przeładunku towaru z samochodu na statek lub ze statku na samochód. W związku z wątpliwościami zgłaszanymi przez członków PiSiL poprosiliśmy o wyjaśnienie WPHI Ambasady Polskiej w Berlinie z władzami niemieckimi, czy z uwagi na konieczność dokonania przeładunku w porcie, w tranzycie przez porty niemieckie nie będą żądały spełnienia obowiązków administracyjnych i zastosowania płacy minimalnej w przypadku takich przewozów tranzytowych. Ponownie podkreśliliśmy, iż zdaniem PISiL przepisy niemieckiej ustawy o płacy minimalnej nie powinny dotyczyć firm polskich, zarejestrowanych w Polsce.

Radca Ambasady Polskiej w Berlinie wystąpił do odpowiednich instytucji niemieckich z pytaniem w tej sprawie. Przekazał również swoje stanowisko, które cytujemy poniżej:
„W mojej jednak ocenie tymczasowe wyłączenie tranzytu i istota regulacji niemieckich w tym zakresie sprowadza się do środka transportu i kierującego, a nie przewożonego w tranzycie do innych krajów towaru. Inaczej mówiąc wyłączeniem tranzytowym objęty jest pojazd i kierowca, a nie towar w tranzycie do innego kraju, nawet zamorskiego. Wyłączenie tranzytowe obowiązuje bowiem także przy przejeździe tranzytowym przez Niemcy bez ładunku. Jedynie przerwy na tankowanie i ustawowe przerwy na odpoczynek kierowcy nie przerywają podróży tranzytowej. Tak przynajmniej wynika z interpretacji na stronie niemieckiego cła:
http://www.zoll.de/SharedDocs/Aktuelle_Einzelmeldungen/DE/Fachmeldungen/arbeit_gesetzlicher_mindestlohn_2.html”

W chwili oddania do druku tego numeru Biuletynu nie otrzymaliśmy odpowiedzi strony niemieckiej na nasze wystąpienie, po jej otrzymaniu niezwłocznie ją Państwu przekażemy .

Posiedzenie Komisji Rewizyjnej PISiL

4 grudnia 2014 roku odbyło się posiedzenie komisji rewizyjnej. Przedmiotem spotkania była kontrola statutowa i finansowa PISiL za rok 2014. Komisja zapoznała się ze sprawozdaniem finansowym Izby za 11 miesięcy 2014 roku, wykonaniem planu przychodów i kosztów, przeanalizowała faktury zakupu i sprzedaży oraz inne dokumenty kadrowo-finansowo-księgowe. Szczegółowej analizie poddano poszczególne pozycje planu i wykonania przychodów i kosztów za 11 m-cy 2014 roku.

W świetle przedstawionych dokumentów i wyjaśnień Komisja nie stwierdziła uchybień. (E.S.)

Posiedzenie Komisji ds. Ubezpieczeń

5 grudnia 2014 roku w siedzibie PISiL odbyło się spotkanie komisji ds. ubezpieczeń, którego głównym tematem było przygotowanie do brokerów-członków stowarzyszonych Izby wniosków o aktualizację funkcjonujących produktów ubezpieczeniowych oraz o rozszerzenie dotychczasowej oferty dla członków PISiL. (E.S.)

Spotkania noworoczne w Gdyni i Szczecinie

5 grudnia 2014 roku i 14 stycznia 2015 roku odbyły się tradycyjne spotkania świąteczno-noworoczne w Gdyni i Szczecinie. Były one okazją do złożenia życzeń świąteczno-noworocznych kontrahentom branży TSL.

W Gdyni prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk udzieliła wywiadu na temat planów rozwoju i współpracy z kontrahentami na rok 2015, a w Szczecinie wręczono wyróżnienia dla Dziennikarza Roku Gospodarki Morskiej Pomorza Zachodniego 2014. (E.S.)

Uczestnicy spotkania

Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk Dorota Raben i redaktor Maciej Borkowski

Uczestnicy spotkania

Posiedzenia Rady PISiL

5 grudnia 2014 roku w Gdyni i 15 stycznia 2015 roku w Warszawie odbyły się posiedzenia Rady PISiL.

Na grudniowym posiedzeniu przyjęto do Izby firmę New Wave International Cargo Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie oraz skreślono z listy członków zwyczajnych PISiL firmę Duda Transport Sp. z o.o. z siedzibą w Kielcach.

Oba spotkania poświęcone były omówieniu dalszych działań Izby w sprawach: zasady słuszności, podstawy opodatkowania podatkiem VAT w imporcie – katalog kosztów, opłaty skarbowej za pełnomocnictwa pobieranej każdorazowo przez graniczne służby kontrolne oraz wypłaty kierowcom ryczałtu za nocleg w kabinie.

22 grudnia 2014 r. przedstawiciele Polskiej Izby Spedycji i Logistyki uczestniczyli w spotkaniu w Ministerstwie Finansów w sprawie doliczania kosztów dodatkowych do podstawy opodatkowania w imporcie towarów, gdzie przedstawili swoje stanowisko w kwestii wywołanej opracowaną przez Departament Ceł MF Informacją uzupełniającą do Instrukcji Wypełniania Zgłoszeń Celnych, ogłoszoną w lipcu 2014 r. Z informacji tej wynikało, że do podstawy opodatkowania powinny być wliczone – o ile nie zostały włączone do wartości celnej – wszelkie koszty związane bezpośrednio z importem towarów ponoszone do pierwszego miejsca przeznaczenia na terytorium kraju, jak również wynikające z transportu do innego miejsca przeznaczenia na terytorium UE, jeżeli miejsce to jest znane w momencie dokonania importu. Zdaniem Departamentu Ceł MF, powołującego się na wyjaśnienia Departamentu Podatku od Towarów i Usług MF, katalog kosztów wliczanych do podstawy opodatkowania VAT w imporcie ma charakter otwarty. W opinii PISiL, tak istotna kwestia jaką jest podstawa opodatkowania winna być doprecyzowana w sposób jasny i nie budzący jakichkolwiek wątpliwości . Izba nie zgadzając się z taką interpretacją podejmuje dalsze działania celem wyjaśnienia sprawy.

W kwestii ryczałtów za noclegi kierowców w kabinie oraz płacy minimalnej w Niemczech Izba wystosowała wystąpienia do Ministra Gospodarki, Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej oraz do KIG z wnioskiem o poparcie i podjęcie działań w kwestii rozwiązania na drodze prawnej zaistniałego problemu .

Przedstawiciel PISiL w Warszawie 18 grudnia 2014 roku uczestniczył w posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury poświęconemu podjętym i koniecznym działaniom prawnym w związku z uchwałą Sądu Najwyższego z 12.06.2014 o prawie kierowców do ryczałtu za nocleg w kabinie pojazdu i skutków, jakie spowoduje dla firm transportowych rozstrzygnięcie sprawy przez SN.

O podejmowanych działaniach Izba informowała swoich członków na bieżąco komunikatami i newsletterami. (E.S.)

Konkurs „Spedytor Roku 2014”

Polska Izba Spedycji i Logistyki ogłasza kolejną edycję konkursu „SPEDYTOR ROKU”. Celem Konkursu jest wyłonienie przedsiębiorstwa spedycyjnego, które osiągnęło bardzo dobre wyniki ekonomiczne działalności, dbając przy tym o szeroko rozumiany rozwój firmy i jej załogi oraz wysoką jakość świadczonych usług.

Udział w konkursie jest bezpłatny.

Uwzględniając progi ograniczające możliwość działania, stawiane firmom przez wielkość zatrudnienia, nagroda „Spedytor Roku ”, będzie przyznawana w dwóch kategoriach przedsiębiorstw spedycyjnych (przy minimum zgłoszeń 2 firm w każdej kategorii), o zatrudnieniu: do 250 - ciu pracowników i powyżej 250-ciu pracowników.

Do kapituły Konkursu, oceniającej wyniki Konkursu wejdą przedstawiciele : Rady PISiL i Uczelni Wyższych.

W konkursie mogą uczestniczyć firmy spedycyjne, spełniające następujące warunki :

a) prowadziły działalność spedycyjną przez cały rok 2014;
b) posiadają siedzibę w Polsce;
c) są Członkami Polskiej Izby Spedycji i Logistyki;
d) zgłoszą do dnia 15 kwietnia 2015 roku na piśmie deklarację przystąpienia do konkursu przesyłając wypełnioną ankietę na adres: PISiL, 81 – 368 Gdynia, ul. Świętojańska 3/2, tel. 58/ 620 19 50, 620 98 26, fax 58 661 39 35, e-mail:pisil@pisil.pl .

Nagroda przyznana przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki (tablica-dyplom) wręczana będzie podczas Kongresu Spedytorów.

Uczestnik zobowiązany jest do obecności podczas ogłaszania wyników Konkursu „Spedytor Roku”. (E.S.)

ANKIETA
SPEDYTOR ROKU 2014

1.	**Nazwa firmy i dane teleadresowe firmy**

2.	**Jakie produkty są wizytówką firmy ? (Struktura sprzedaży w % lub dwa dominujące produkty i ich udział w sprzedaży ogółem w %)**	**Punktacja (0-3)**

3.	**Pracownicy**	**2013**	**2014**	**Punktacja** (0-12) każde pytanie (0-2)
3.a.	Liczba zatrudnionych pracowników **ogółem**			
3.b.	Liczba pracowników **z wykształceniem**:			
	Wyższym			
	Średnim			
	Podstawowym			
3.c.	Liczba pracowników mających dyplom FIATA			
3.d.	Liczba pracowników znających języki obce, w tym:			
	Język angielski			
	Język niemiecki			
	Język rosyjski			
	Język francuski			
	Inne języki obce (proszę podać jakie)			
3.e.	Liczba pracowników uczestniczących **w 2014r. :**			
	w szkoleniach zewnętrznych			
	w szkoleniach organizowanych przez PISiL			
3.f.	Liczba pracowników uczestniczących w szkoleniach wewnętrznych **w 2014 r.**			

4.	**Wyniki finansowe**	**2013(PLN)**	**2014(PLN)**	**Punktacja (0-30)(za każde pytanie (0 – 3)**
4.a.	Wartość sprzedaży ogółem			
4.b.	Zysk spedycyjny brutto (sprzedaż usług pomniejszona o koszty zakupu usług obcych)			
4.c.	*Zysk/strata brutto*			
4.d.	Wartość sprzedaży na 1 pracownika			
4.e.	Zysk spedycyjny brutto na 1 pracownika			
4.f.	Zysk/strata brutto na jednego pracownika			
4.g.	Wartość inwestycji ogółem			
4.h.	Rentowność aktywów			
4.i.	Rentowność kapitałów własnych			
4.j.	Rentowność sprzedaży netto			

5.	**Płynność finansowa**	**2013**	**2014**	**Punktacja (0-9) za każde pytanie (0-3)**
5.a.	Wskaźnik bieżącej płynności finansowej (na 31.12)			
5.b.	Średni termin realizacji zobowiązań (w dniach)			
5.c.	Średni termin realizacji należności (w dniach)			

6.	**Sprzedaż usług**	**2013**	**2014**	**Punktacja (0-15)za każde pytanie (0 – 3)**
6.a.	Liczba obsłużonych zleceń			
6.b.	Sieć sprzedaży usług, w tym:			
	***krajowa:**	Xxxxxxx	xxxxxxx	
	liczba oddziałów			
	liczba firm zależnych			
	***międzynarodowa**	Xxxxxxx	xxxxxxx	
	liczba oddziałów			
	liczba firm zależnych			
	liczba korespondentów			
6.c.	**Czy firma należy do międzynarodowej sieci spedycyjnej (jeżeli tak, do jakiej) ?**			
6.d.	**Czy firma ma podpisane umowy na świadczenie usług logistycznych typu 3PL (podać liczbę) ?**			
6.e.	**Czy firma poszerzyła wachlarz usług w 2014r. (np. obsługa nowych gałęzi**			

	transportu, nowych kierunków geograficznych, zaoferowanie nowych produktów).			
7.	**Potencjał przewozowo-magazynowy**			**Punktacja** (0–9) za każde pytanie (0 – 3)
7.a.	Liczba wykorzystywanych pojazdów (zestawów) samochodowych, w tym:	**2013**	**2014**	
	tabor własny			
	tabor w leasingu			
	tabor kontraktowy			
7.b.	Magazyny do działalności podstawowej w dyspozycji firmy, w tym:			
	magazyny własne (**liczba, powierzchnia**)			
	magazyny dzierżawione (**liczba, powierzchnia**)			
7.c.	**Czy w magazynach są świadczone na rzecz ładunku czynności dodatkowe (np. konfekcjonowanie) ?**			

8.	**Certyfikaty i uprawnienia**	**Punktacja** (po 1 punkcie za każdy certyfikat, uprawnienie)
8.a	Czy firma posiada następujące certyfikaty i uprawnienia:	
	ISO 9001	
	ISO 14001	
	ISO 22000	
	WSK	
	HACCP	
	OC spedytora	
	OC przewoźnika	
	OC operatora transportu multimodalnego	
	agenta towarowego IATA	
	agenta celnego	
	pośrednika w obsłudze międzynarodowego transportu samochodowego	
	doradcy do spraw bezpieczeństwa w zakresie towarów niebezpiecznych	
	AEO	
	inne (jakie ?)	

8.b	Czy w 2014 roku firma uzyskała nowy certyfikat lub uprawnienie? Tak Nie	

9.	Jakość usług	**2013**	**2014**	Punktacja ujemna (0 -8),0-

				2 za każde pytanie)
9.a.	Liczba reklamacji (szt)			
9.b.	Wartość reklamacji (PLN)			
9.c.	Liczba reklamacji uznanych (szt)			
9.d.	Wartość reklamacji uwzględnionych (PLN)			

10.	**Czy firma działa w interesie społeczności lokalnej (np. sponsoring, darowizny, stypendia, nagrody, czy innego rodzaju wsparcie) ? Jeżeli tak, krótko opisać.**	**Punktacja (0-3)**

11.	**Inne osiągnięcia**	**Punktacja (0-3)**

Niniejszym deklaruję udział firmy w konkursie Spedytor Roku 2014

…….. ……..

Miejscowość i data Podpis (czytelny) i telefon osoby wypełniającej ankietę

Skala ocen:

Pytanie 2 - w przypadku podania struktury sprzedaży 0 – 5
- w przypadku podania dwóch dominujących produktów 0-3

Pytanie 3 0 – 12(za każde pytanie 0 – 2)
Pytanie 4 0 – 30 (za każde pytanie 0 – 3)
Pytanie 5 0 – 9 (za każde pytanie 0 – 3)
Pytanie 6 0 – 15 (za każde pytanie 0 – 3)
Pytanie 7 0 – 9 (za każde pytanie 0-3)
Pytanie 8 po 1 punkcie za każdy certyfikat lub uprawnienie
Pytanie 9 punktacja ujemna 0-8 (za każde pytanie 0-2)
Pytanie 10 0 – 3
Pytanie 11 0 – 3

Konkurs „Najlepszy Kalendarz Branży TSL - 2015" rozstrzygnięty

Przełom roku mijającego i roku nadchodzącego to czas wymiany kalendarzy w domu i w pracy. Czas tych starych mija. Wiele z nich, gęsto zapisanych i mocno pokiereszowanych jak codziennie pisane, cenne pamiętniki bądź rękopisy, chowane są do przysłowiowej szuflady, ale większość, trochę pożółkła, nie „ozdobiona" żadnymi notatkami czy rysunkami, odarta z kartek i historii - ląduje w koszu. Ich miejsce na ścianie, na biurku, w kieszeni czy też w teczce zajmują kalendarze nowe, do tych minionych bardzo podobne pod względem rozmiaru, czasem trochę od nich ładniejsze lub trochę brzydsze, bardziej lub mniej wygodne lub przydatne.

Nikt nie zaprzeczy, że miło jest pracować lub choćby przebywać w pomieszczeniu, któremu blasku i splendoru dodaje piękny kalendarz[1], a korzystanie z niego, w ferworze codziennych zajęć – aż przez 365 dni - jest łatwe i skuteczne. Nawet w dzisiaj, gdy w przeróżnych urządzeniach IT możemy wszystko zanotować i prawie wszystko co chcemy odnaleźć, kalendarz - zarówno ten wiszący, leżący czy noszony – wciąż może znakomicie pełnić rolę pewnego i zaufanego sekretarza i powiernika, do którego lubi się codziennie zaglądać, któremu powierza się swoje plany i opinie zawodowe lub życiowe[2], a on nic z nich sam nie przeinaczy i nie skomentuje; na którego po prostu przyjemnie jest choćby przez chwilę patrzeć lub coś interesującego z niego dowiedzieć, albo dzięki któremu czegoś nie przegapić lub coś ważnego wspomnieć[3].

Dlatego każdy kalendarz powinien być przyjazny jego posiadaczowi, czyli wygodny w użytkowaniu, ładny i interesujący. Bo tylko przyjazne kalendarze będą miały realne szanse spełnić swoją rolę (może nawet posłannictwo) jako miłe i wartościowe świąteczno-noworoczne gadżety, którą to rolę narzuca im znaczna większość ofiarodawców i jednocześnie oczekuje od nich znaczna większość obdarowanych. W przeciwnym razie staną się rocznymi namacalnymi i widomymi znakami estetycznej ignorancji swojego wydawcy, jego ekologicznej beztroski oraz finansowej rozrzutności[4]. Proszę wspomnieć co czuliśmy, choćby przez chwilę, otrzymując kalendarz, o którym od razu wiedzieliśmy, że sprawi nam radość dopiero wtedy gdy się go w jakikolwiek sposób pozbędziemy bądź uczynimy go, co najwyżej, "wykładowcą" na piwnicznej półce?
Od kilku lat wydaje się, że okres świetności papierowych kalendarzy kończy się, że z roku na rok, wypierane są przez inne gadżety oraz Internet i coraz bardziej tracą - niestety za świadomym lub nieświadomym przyzwoleniem swoich wydawców - siłę swego artyzmu i oryginalności formy oraz funkcjonalności. W takiej sytuacji, zapoczątkowaną dziewięć lat temu inicjatywę portalu Spedycje.pl organizowania konkursu na najlepszy/najładniejszy na dany rok kalendarz, wydany przez firmę - działającą na polskim rynku usług transportowo-spedycyjno-logistycznych lub firmę powiązaną z tym rynkiem, można traktować jako działanie nie tylko miłe tradycyjnemu sercu, ale i być może opóźniające nieuchronny moment , w którym tak powszechne dzisiaj w branży tsl kalendarze papierowe znikną na podobieństwo zniknięcia z masowego rynku muzycznego płyt winylowych (będą wykonywane tylko z myślą o nielicznych kalendarzowych koneserach i kolekcjonerach).

Wyniki tegorocznej edycji konkursu „Najlepszy kalendarz branży TSL - 2015" pozwalają z przyjemnością sądzić, że wśród transportowców, spedytorów i logistyków uaktywniło się więcej fanów pięknych i funkcjonalnych papierowych kalendarzy. Do redakcji portalu Spedycje.pl aż 54 firmy przesłały 72 kalendarze (w ubiegłorocznej edycji konkursu, tylko 37 firm zgłosiło tylko 56 kalendarzy), w tym 48 ściennych (wieloplanszowych i jednoplanszowych wielodzielnych) oraz 24 biurkowych i osobistych. Radość niewątpliwego sukcesu w promocji konkursu umniejsza jednak fakt, iż wiele firm uczestniczących w poprzednich edycjach konkursu nie zgłasza się do jego edycji kolejnej, nawet gdy w poprzednich ich kalendarze były laureatami. Dlaczego tak się dzieje, trudno dociec. Chciałoby się wierzyć, że przyczyną takiego stanu jest tylko chwilowy brak wiary w swój kalendarz, a nie gorsza kondycja finansowa, czy też zmiany na stanowisku ds. promocji, zniechęcenie wywołanego brakiem sukcesów, negacja znaczenia kalendarzy papierowych lub wartości idei konkursu. Ważną wartością konkursu jest bowiem, między innymi, sam w nim udział traktowany jako poparcie dla idei, dla której został on zorganizowany[5]. Cieszy również fakt, że wśród firm uczestniczących w tegorocznej edycji konkursu aż 19 jest członkami PISiL (w ubiegłorocznej edycji było ich zaledwie 11). Są to: Allport Cargo Services Poland, BTS Balt Trade Service, C.Hartwig Gdynia, DHL, Enterprise Logistics, GEFCO, GEIS, Hellmann Worldwide Logistics, IGS, JAS-FBG, M&M – Militzer and Munch, Morska Agencja Gdynia, OT Logistics, Polbrok, Polbod Trans, Pol-Mare, Rusak Business Service, Spedimex oraz Śląskie Centrum Logistyki[6].

Zgodnie w 9-letnią tradycją, tegoroczny konkurs „Najlepszy kalendarz branży TSL - 2015" został rozstrzygnięty w tłusty czwartek.

1 Pomijam tu grupę użytkowników kalendarzy (mimo, że wydaje się, iż nie jest to mała grupa w ogóle, i równie niemała, niestety, w sektorze tsl), których wymagania co do estetyki, a nawet przydatności kalendarza są minimalne, albo i wręcz nieistotne.

2 Wielu użytkowników jeszcze przez jakiś czas przechowuje niektóre kalendarze (przede wszystkim te osobiste) jako swoisty „pamiętnik" decyzji i kontaktów.

3 Kalendarz oprócz swojej podstawowej roli użytkowej, swoim wyglądem i zawartością może dyskretnie poszerzać informacje o jego rodzimej organizacji (o jej core businessie, rynkowym i społecznym nastawieniu, kondycji rynkowej i finansowej, itd.), popularyzować jej znak firmowy i zwiększać jego rozpoznawalność, zachęcać do pierwszego lub kolejnego z nią kontaktu. Może także dyskretnie reedukować (poprzez reprodukcje dzieł sztuki, opisy wydarzeń ważnych w historii wybranej dziedziny bądź społeczności) oraz zachęcać do poznawania wybranych regionów lub kultur (widoki najpiękniejszych i niezwykłych miejsc na Ziemi, artefaktów cywilizacyjnych). Może też być inspiratorem dobroczynności jak fant/dar w akcji charytatywnej, a nawet podziwianym celebrytą (jak kalendarz Pirelli, National Geographic lub wielu im podobnych).

4 Szkoda wydawać choćby kilku groszy na rzecz o niskiej atrakcyjności, która nie spełni swojej roli promocyjnej, szkoda czasu i środków na zakup nieprofesjonalnego projektu kalendarza, a przede wszystkim szkoda drzew, pracy i energii na wyprodukowanie z nich papieru, który będzie byle jak zadrukowany.

5 Warto odnieść się do idei sportu, której popieranie przekłada się na udział w zawodach nawet wtedy, kiedy brak jest najmniejszych szans na medale i to nawet w tzw. dyscyplinach niszowych. Z resztą wiele bardzo popularnych dyscyplin, w których zawczasu i to ze stuprocentową gwarancją są znani zwycięzcy, traci stopniowo swych fanów.

6 Pozostałe firmy i organizacje, które zgłosiły swoje kalendarze do konkursu to: Agality, Airbus, Akademia Morska w Gdyni, Autocuby, Autosfera, Balticon Gdynia, Baltic Port Organization, CBRE, Continental, Dachser, Elokon Logistics; ERS Railways, Exact Systems, Galaxy Transport, InterLAN, International Cargo, Link International Transport, LOGIT, Magnum-X, No Limit, Optima Logistics Group, PKS Pneumat System, Port Gdynia, Renault Trucks, SKM Warszawa, Służba Celna, Suwalska Specjalne Strefa Ekonomiczna, TNT, Volvo, Profiauto.pl, Uniwersytet Szczeciński/Inter-Lab, Yokohama, Zet Transport.

Kalendarze laureaci w kategorii kalendarzy ściennych. (fot. M. Bruszewski)

Od lewej: I m.- Continental, II m.- No Limit i III m.- GEIS.

Osłodzone przez organizatora jury, w składzie: Michał Bruszewski (redaktor, portal spedycje.pl, Przewodniczący jury), Marta Rakoczy (ConTrust Communication, sekretarz jury), Marzena Rudnicka (Centrum im. Adama Smitha, URBI), Krzysztof Koprowski (redaktor naczelny, Polska Gazeta Transportowa), Mirosław Kaczmarek (PISiL), Grzegorz Jabłoński (redaktor, portal spedycje.pl) oraz Marek Wojsławski (pasjonat i kolekcjoner kalendarzy), po dyskusji i podliczeniu przyznanych zaprezentowanym kalendarzom głosów/punktów, stwierdziło, że:

- wśród kalendarzy ściennych:
  1 miejsce zdobył kalendarz wieloplanszowy firmy Continental;
  2 miejsce zdobył kalendarz wieloplanszowy firmy No Limit;
  3 miejsce zdobył kalendarz jednoplanszowy trójdzielny firmy Geis (członek PISIL);
- a wśród kalendarzy biurkowych i osobistych:
  1 miejsce zdobył kalendarz książkowy firmy Spedimex (członek PISIL);
  2 miejsce zdobyły ex æquo: kalendarz książkowy firmy Hellmann Worldwide Logistics (członek PISIL) i kalendarz stojący firmy Rusak Business Sernice (członek PISIL);
  3 miejsce kalendarz książkowy firmy US Service Inter-Lab.

Jury przyznało również wyróżnienie kalendarzowi wieloplanszowemu firmy SKM – Szybka Kolej Miejska w Warszawie (za artystyczny wyraz i pomysł).

Konkurs „Najlepszy kalendarz branży TSL 2015" ma też wersję internetową, w której nadesłane do niej kalendarze oceniają internauci. Zgodnie z wynikiem zakończonego o północy z 11 na 12 lutego głosowania, internauci przyznali:

1 miejsce kalendarzowi podkładce pod mysz firmy JAS-FBG (członek PISIL);
2 miejsce kalendarzowi jednoplanszowemu trójdzielnemu firmy Poczta Polska;
3 miejsce kalendarzowi jednoplanszowemu trójdzielnemu firmy Hellman Worldwide Logistics (członek PISIL).

Oprócz wyłonienia laureatów konkursu „Najlepszy kalendarz branży TSL - 2015", po analizie jego wyników w odniesieniu do wyników poprzednich edycji, okazało się, że w tegorocznej liczbie uczestników i ich kalendarzy - największej w historii konkursu - zabrakło, niestety, wielu znanych przewoźników drogowych, kolejowych i lotniczych, mimo, że w kilku poprzednich edycjach konkursu, ich kalendarze zdobywały tytuły laureatów, podziw i serca jury oraz internautów. Smutno też jest, że kolejny raz, swojego kalendarza do konkursu nie zgłosił żaden z portów lotniczych. Cieszy natomiast utrzymująca się popularność i uznanie w sektorze tsl kalendarzy ściennych jednoplanszowych czterodzielnych (szczególnie preferowanych przez operatorów logistycznych związanych z transportem morskim), wśród których od lat przepięknie prezentują się kalendarze Polbrok'u, Morskiej Agencji Gdynia, Balticon'u czy BTS Balt Trade Service (mają bardzo czytelne kalendarium, nastrojowe lub pomysłowe zdjęcie, „stonowaną" informację marketingową, pastelową kolorystykę i solidne wykonanie). Podziwiając te kalendarze, niepojętym staje się fakt, że wiele innych firm wydających swoje kalendarze, ścienne, książkowe czy biurkowe, nie docenia lub lekceważy walor czytelnego, przejrzystego kalendarium (szczególnie tyczy się to wydawców kalendarzy jednoplanszowych wielodzielnych, u których funkcja użytkowa kalendarza/kalendarium ma priorytet wobec funkcji dekoracyjnej/artystycznej). Martwi przy tym dość powszechna, mizerna i nieczytelna jako komunikat promocyjny, pomysłowość/oryginalność, a nawet staranność, w wyborze zdjęć lub form graficznych mających „zdobić" kalendarze bądź propagować w nich i tak powszechnie wiadomą misję firmy lub najbardziej znane jej wyroby. Efekt jest taki, że kalendarze pozbawione są ich niezwykle cennego dla wielu użytkowników waloru dekoracyjności, a jeśli mają „dodatkowo" mało czytelne kalendarium, to praktycznie stają się gadżetem niezbyt lubianym i słabo eksponowanym albo wręcz odrzucanym.

Przekazując zwycięzcom i wielu uczestnikom konkursu „Najlepszy kalendarz branży TSL - 2015", gratulacje i słowa uznania za wydane kalendarze, po raz kolejny zachęcam operatorów logistycznych i spedytorów zrzeszonych w PISiL do lepszego lub jeszcze lepszego wykorzystywanie mocy promocyjnej kalendarzy oraz wystawienia jak najwięcej swoich wspaniałych "kalendarzowych pupili" w jubileuszowej X edycji konkursu „Najlepszy Kalendarz branży TSL", tym razem w 2016 roku. /M.W/

Kalendarze laureaci w głosowaniu internetowym. (fot.Portal Spedycje.pl)

Od lewej: I m.- JAS-FBG, II m.- Poczta Polska i III m.- Hellmann Worldwide Logistics.

Zorganizowane i zaplanowane przez PISiL spotkania/szkolenia 2015/2016

Konferencja noworoczna	Warszawa	14.01.2016
Szkody transportowe i postępowanie reklamacyjne	Siedziba PISiL	20.01.2015
Kurs według programu FIATA	Siedziba PISiL	26-31.01. i 16-21.02.2015
Kurs spedycyjny	Siedziba PISiL	23-28.02.2015
KONOSAMENTY I INNE DOKUMENTY STOSOWANE W PRZEWOZIE MORSKIM ORAZ MULTIMODALNYM Termin: 26.03.2015, godz. 9,30 – 16,15 (8 godz. lekc.)	Siedziba PISiL	26.03.2015
KONOSAMENTY I INNE DOKUMENTY STOSOWANE W PRZEWOZIE MORSKIM ORAZ MULTIMODALNYM	Warszawa	14.04.2015
ADR po nowelizacji z 2015 roku dla osób organizujących przewóz drogowy towarów niebezpiecznych	Siedziba PISiL	21.04.2015
XVI Kongres Spedytorów	Ustroń	28.05.2015
Zwyczajne Walne Zgromadzenie Członków PISiL	Ustroń	29.05.2015
Internetowe kursy języka angielskiego		Cały rok

PISiL w mediach, konferencje, spotkania, patronaty, artykuły, zaproszenia

Tytuł medialny	**Temat**	**Autor**
Transport i Spedycja, luty 2015	Wypowiedź wiceprzewodniczącego Rady p. J.Domina nt. płacy minimalnej w Niemczech	Grzegorz Rosiński
Rzeczpospolita nr 28, 4.02.2015	Umorzenie danin na wzór unijny	Paweł Rochowicz
Polska Gazeta Transportowa nr 3-4/2015, 21-28.01.2015	PISiL z optymizmem wkroczył w Nowy Rok, Noworoczne spotkanie spedytorów i logistyków w Warszawie	Krzysztof Koprowski
Namiary na morze i handel nr 02/2015 (styczeń 2015)	Noworoczne spotkanie w Szczecinie	Piotr Frankowski
Logistyka a Jakość, styczeń/luty/2015	15 lat w TSL oczami ekspertów	Robert Dobrzycki

Udzielone patronaty / partnerstwo / współpraca / udział w konferencjach / targach

Data wydarzenia	**Wydarzenie / Konferencja**	**Organizator**
2-25.09.2015 Gdańsk	Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO	Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A.
1-3.09.2015, Gdańsk	XVIII Międzynarodowymi Targami Morskimi BALTEXPO 2015.	Targi Warszawskie S.A
22-23.04.2015, Sosnowiec	Targi Transportu, Spedycji i Logistyki Silesia TSL EXPO 2015	EXPO Silesia Sp. z o.o, Sosnowiec
13-14.04.2015, Gdańsk	III Forum Transportu Intermodalnego FRACHT 2015, udział przewodniczącego Rady w panelu dyskusyjnym	KOW MEDIA & MARKETING Sp. z o.o., Warszawa
18.03.2015, Gdańsk	Seminarium „FLANDRIA – Logistyczne okno na świat”	W ramach odbywającego się w dniach 14 – 22 marca 2015 r. Tygodnia Flamandzkiego w Gdańsku, Ambasada Belgii – Przedstawicielstwo Ekonomiczne i Handlowe Flandrii - Flanders Investment and Trade
19.03.2015 Gliwice	Konferencja „Logistyka, Inwestycje, Przyszłość”	Miasto Gliwice
26.02.2015, Warszawa	VIII Międzynarodowa konferencja i wystawa „LOTNISKO 2015”	Targi Warszawskie S.A., Warszawa
2014-2015	Udział przewodniczącego Rady w pracach Rady Ekspertów	Uniwersytet Gdański
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych logistyka i spedycja	SGH Warszawa
	Patronat merytoryczny studiów podyplomowych „logistyka w zarządzaniu” i zarządzanie spedycją w praktyce gospodarczej(biznesowej)”	Akademia Leona Koźmińskiego, Warszawa
2014-2016	Partnerstwo w ramach projektu NORDA – Północny Biegun Wzrostu. Udział przedstawiciela PISIL w pracach międzygminnego zespołu merytorycznego ds. opracowania dokumentów strategicznych i operacyjnych dla obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna,	Urząd Miasta Gdynia

Polska Izba Spedycji i Logistyki

ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia
tel. 58 620 19 50, 620 98 26, fax 58 661 39 35
e-mail: pisil@pisil.pl, www.pisil.pl

konto: Bank Millennium S.A.
nr: 34116022020000000061904525
NIP: 586-20-75-731

POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PISiL

PIFFA POLISH INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION

placówki regionalne:

71-620 SZCZECIN
ul. Jana Kazimierza 3
tel.: 91 480 67 01
fax: 91 480 67 32
e-mail: management@hartwig.szczecin.pl

Przedstawiciel w Warszawie:
tel.: 608 623 419, email: pisil-waw@pisil.pl