

**Wspólne oświadczenie w sprawie projekt ustawy z dnia 15 lutego 2018 r.
o zmianie ustawy – Prawo celne oraz ustawy o podatku akcyzowym
(ograniczenie wwozu paliwa)**

Działając w imieniu Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego oraz Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” zrzeszających przedsiębiorców zatrudniających łącznie ponad 80 tysięcy pracowników (wg. badań reprezentatywności z listopada 2017 r.) wyrażamy wspólne stanowisko w sprawie przedłożonego do konsultacji społecznych projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo Celne oraz ustawy o podatku akcyzowym.

1) Obecnie obowiązujące przepisy pozwalają na wwóz oleju napędowego w ilości 600 litrów w standardowym zbiorniku pojazdu, który wjeżdża na terytorium Polski z państwa nie należącego do Unii Europejskiej. Taka ilość pozwala na przejazd ponad 2000 km, co kilkakrotnie przekracza potrzeby związane z wymianą towarową pomiędzy Polską a jej wschodnimi partnerami handlowymi. Dlatego też nadwyżka tego paliwa wykorzystywana jest w przewozach krajowych lub wewnątrz unijnych. A to z kolei prowadzi do zaburzeń w zakresie konkurencyjności. Przedsiębiorcy wykorzystujący paliwo nie obciążone akcyzą i innymi daninami mogą bowiem podejmować przewóz po stawkach dumpingowych, co w naszej ocenie stanowi czyn nieuczciwej konkurencji w stosunku do większości polskich przewoźników korzystających z oleju napędowego nabywanego legalnie w Polsce lub w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. **Dlatego też, co do zasady popieramy przyjęte w projekcie ustawy ograniczenie wwozu oleju napędowego do ilości 200 litrów na standardowy zbiornik pojazdu jako działanie porządkujące warunki wykonywania zawodu przewoźnika równe dla wszystkich podmiotów.**

2) Poważny niepokój budzić może zawarte w projekcie zastrzeżenie - odwołanie do nieokreślonych międzynarodowych umów, które mogą w sposób odmienny regulować ilość wwożonego paliwa. Takie odesłanie obejmuje bowiem także nieratyfikowaną Umowę między Rządem RP a Rządem Federacji Rosyjskiej o międzynarodowych przewozach drogowych. Należy zwrócić w tym przypadku uwagę na fakt, iż jej stosowanie oznaczałoby utrzymanie wwozu większej niż 200 litrów ilości paliwa przez rosyjskich przewoźników, którzy stanowią główną naszą konkurencję w przewozach Unia Europejska – wschodnie państwa poza unijne. A byłoby to działaniem dyskryminacyjnym wobec polskich podmiotów zajmujących się wykonywaniem międzynarodowego przewozu drogowego. W naszej ocenie, zastrzeżenie zawarte w projekcie ustawy powinno odnosić się wyłącznie do umów ratyfikowanych, które zgodnie z Konstytucją RP stanowią jedyne międzynarodowe źródło prawa w Polsce.

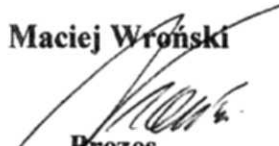
3) Warunkiem koniecznym i niezbędnym, aby zaproponowane rozwiązania zawarte w projekcie ustawy mogły faktycznie zadziałać, jest likwidacja tzw. paliwowego szlaku litewskiego i podobnych alternatywnych tras pozwalających omijać kontrolę celną wwożonego paliwa. W tym celu **należy wprowadzić dla przewoźników spoza Unii Europejskiej obowiązek wjazdu z terytorium państw byłego Związku Radzieckiego wyłącznie przez wyznaczone, kontrolowane przejścia graniczne do Polski z należącym do Federacji Rosyjskiej Obwodem Kaliningradzkim, Białorusią lub Ukrainą.**

Takie ograniczenie będzie symetryczne do wprowadzonych przez Federację Rosyjską wiele lat temu rozwiązań, które ograniczyły możliwość wjazdu na terytorium Rosji dla polskich i innych unijnych przewoźników dowolnym przejściem granicznym. Obecnie, gdy po stronie polskiej nie ma takich ograniczeń, poza unijni przewoźnicy mogą wwozić nieograniczoną ilość paliwa w zamontowanych fabrycznie zbiornikach, których pojemność sięga czasami nawet 1400 litrów. Zaproponowane przez nas rozwiązanie utrudni ten proceder, a także dodatkowo podniesie bezpieczeństwo Polski, poprzez eliminację przemytu innych towarów akcyzowych oraz przewóz nielegalnych imigrantów.

Piotr Litwiński

Przewodniczący

Ogólnopolski Związek Pracodawców
Transportu Drogowego

Maciej Wroński

Prezes

Związek pracodawców
„Transport i Logistyka Polska”