

Grzegorz Brychczyński  
Niezależny Ekspert Lotniczy



[grzegorz.brychczynski@pkl.org.pl](mailto:grzegorz.brychczynski@pkl.org.pl)

W nawiązaniu do zaproszenia skierowanego do Aeroklubu Krainy Jezior w celu wzięcia udziału w konsultacji dokumentu zamieszczonego w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny projektu rozporządzenia Ministra Energii wpisanego do wykazu prac legislacyjnych dotyczącego projektów rozporządzeń Ministra Energii w 2016 r. pod numerem 45.2.16. w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przetładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji niniejszym przedstawiam po konsultacji z Zarządem Aeroklubu Krainy Jezior swoje stanowisko jako reprezentant środowiska **General Aviation (GA)**.

Od 2 września (jeszcze podczas dynamicznego sezonu) bez wcześniejszej zapowiedzi zniesiono na naszych lotniskach możliwość sprzedaży paliwa Avgas bez koncesji. Dotychczasowe bardzo sensowne regulacje (m.in. dla bezpieczeństwa operacji lotniczych) umożliwiały zaopatrywanie samolotów w paliwo do wartości rocznej nie przekraczającej 1000.000,00 Euro - bez obowiązku uzyskiwania koncesji.

Tymi nowymi zmianami uczyniono zdecydowany krok w tył, powodując niezliczoną ilość problemów dla pilotów i operatorów samolotów.

Nie ma wątpliwości, że brak znajomości dziedziny lotnictwa ogólnego (GA) u pomysłodawcy zmiany jest dosyć bolesnym ciosem dla rozwoju i bezpieczeństwa lotniczego.

Benzyna lotnicza AVGAS 100 LL, jest dostępna w Polsce na 41 lotniskach w tym w 15 dużych międzynarodowych portach lotniczych oraz na 26 lotniskach lokalnych, z czego zdecydowaną większość stanowią lotniska aeroklubowe. Z oczywistych powodów niemalże wszystkie tankowania statków powietrznych lotnictwa ogólnego odbywają się na lotniskach lokalnych, które do tej pory wykonywały sprzedaż paliw - tankowanie samolotów bez specjalnej koncesji, na **podstawie bardzo zasadnej** regulacji art. 32 ust. 5 ustawy Prawo energetyczne.

**Możliwość zaopatrzenia samolotów w paliwo lotnicze nie należy postrzegać jako przedsięwzięcia biznesowego.**

Skala rocznej sprzedaży paliwa lotniczego Avgas 100 LL na lotniskach nawet z największym ruchem lotniczym poza dużymi aglomeracjami ma wymiar symboliczny, **bardziej misyjny (niż handlowy) na rzecz bezpieczeństwa samolotów krajowych i zagranicznych wykonujących operacje lotnicze.**

Środowisko Lotnicze docenia starania Projektodawcy Rozporządzenia zmierzające w generalnym ujęciu idące w jak najbardziej słusznym działaniu zmierzającym do eliminowania patologii gospodarczej skutkującej stratami dla budżetu państwa, przez nieuczciwych pośredników handlu paliwem szerokiej gamy produktów ropopochodnych.

Moim zdaniem wskazanym jest aby Projektodawca nowego aktu prawnego zauważył że zakup na potrzeby GA paliwa lotniczego u producenta (OBR w Płocku), biorąc także pod uwagę amortyzację urządzeń, specjalne zabezpieczenie bazy paliw, naturalne ubytki (wynikające min. z parowania) oraz wynagrodzenie obsługi, to efekt końcowy jest wątpliwy ekonomicznie dla obrotu paliwem dla Organizacji Lotniczych z sektora General Aviation. Nie mniej jednak jest on warunkiem sine qua non determinującym **BEZPIECZEŃSTWO OPERACJI LOTNICZYCH** po przez udostępnianie paliwa lotniczego pochodzącego z certyfikowanego źródła ,jak również nie ograniczania swobody statutowej działalności zarejestrowanych pod rygorem obowiązujących form prawnych Organizacji Lotniczych.

Z uznaniem należy podkreślić fakt iż Projektodawca nowego rozwiązania prawnego wskazuje troskę o nasz wspólny KRAJOWY BUDŻET wyrażoną słowami, że dotychczasowa praktyka w ujęciu generalnym budziła wątpliwości, co do zgodności z podstawowymi zasadami podejmowania i **prowadzenia działalności gospodarczej** i była źródłem omijania obowiązku posiadania wymaganej koncesji.

*Zgodnie z delegacją zawartą w dodawanym art. 32 ust. 6 ustawy - Prawo energetyczne minister, właściwy do spraw energii określa, w drodze rozporządzenia, szczegółowy wykaz paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeladunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących.*

*Różnica pomiędzy dotychczasową praktyką a wprowadzonym ustawą katalogiem paliw ciekłych podlegających koncesjonowaniu polega na rozszerzeniu go o półprodukty oraz benzyny lotnicze oraz objęcie ponadto nadzorem przywozu benzyn lakowych i przemysłowych. Z danych statystycznych uzyskanych z Agencji Rynku Energii wynika, iż w 2015 r. do kraju dokonano przywozu ok. 68 tys. ton półproduktów rafineryjnych.*

Paliwo lotnicze na potrzeby GA de facto wchodzi w wolumen produktów ropopochodnych i jest wyrobem akcyzowym. Należy przy tym do tych wyrobów, które mogą korzystać ze zwolnienia od podatku akcyzowego w przypadku wykorzystywania go do określonych celów, tzw. zwolnienie ze względu na przeznaczenie, a także w przypadku wykorzystywania go przez określone podmioty.

Paliwo lotnicze korzysta z tzw. jednolitego systemu zwolnień od akcyzy, co oznacza, że warunki do tego zwolnienia zostały wskazane w ustawie. Jest to ustawa z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym, znowelizowana w 2011 roku.

Rodzaje wyrobów akcyzowych korzystających ze zwolnienia, zasady, na jakich zwolnienie to może mieć miejsce, a także podmioty uprawnione do tego zwolnienia określa art. 32 ustawy akcyzowej.

Zwalnia się od akcyzy ze względu na przeznaczenie między innymi paliwo lotnicze. A właściwie prawidłowym określeniem będzie, że zwolnieniu od akcyzy podlegają czynności, których przedmiotem jest paliwo lotnicze przeznaczone do użycia do statków powietrznych.

Powyższe zwolnienie od akcyzy paliwa lotniczego stanowi implementację obligatoryjnego zwolnienia od akcyzy paliwa lotniczego, jakie wynika z art. 14 dyrektywy energetycznej.

Są to używane do statków powietrznych:

- benzyny lotnicze o kodzie CN 2710 11 31 (wykorzystywana przez małe jednostki powietrzne)
- paliwo typu benzyny do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 11 70 (powszechnie stosowane paliwo lotnicze do silników odrzutowych),

- oraz paliwo do silników odrzutowych o kodzie CN 2710 19 21,
- lub oleje smarowe do silników lotniczych

ale jedynie w przypadkach określonych dostaw (tzn. dostaw pomiędzy określonymi podmiotami), a także wtedy, jeżeli są spełnione określone w ustawie warunki.

### **Czynności zwolnione od akcyzy**

Zwolnienie od akcyzy paliwa lotniczego stosuje się wyłącznie w przypadkach:

1. Dostarczenia ze składu podatkowego na terytorium kraju do podmiotu zużywającego

**skład podatkowy** - to miejsce, w którym określone wyroby akcyzowe są: produkowane, magazynowane, przeładowywane lub do którego wyroby te są wprowadzane, lub z którego są wyprowadzane - z zastosowaniem procedury zawieszenia poboru akcyzy.

### **podmiot zużywający - podmiot:**

a) mający miejsce zamieszkania, siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium kraju, który wyroby akcyzowe objęte zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie **zużywa na cele uprawniające do zwolnienia**

lub

b) niemający miejsca zamieszkania, siedziby lub miejsca prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium kraju, który odbiera np. paliwo lotnicze zwolnione od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie, **bezpośrednio do zbiornika na stałe zamontowanego na statku powietrznym lub jednostce pływającej, jeżeli w dokumencie dostawy jest zidentyfikowany statek powietrzny lub jednostka pływająca, na które są dostarczane nabyte wyroby czyli po prostu ostateczny odbiorca**, byle tylko wykorzystywał paliwo lotnicze z przeznaczeniem na cele umożliwiające zwolnienie. Jest nim każdy podmiot gospodarczy, który będzie wykorzystywał paliwo lotnicze do celów po prostu do zatankowania samolotu. Przy czym podmiot taki:

- nie musi mieć certyfikatu przewoźnika lotniczego
- ani koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych
- nie musi świadczyć usług ani prowadzić działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób i ładunków
- może wykorzystywać samolot np. na potrzeby zarządu firmy, która prowadzi działalność na terenie Polski (z zastrzeżeniem, że nie może używać samolotu na cele rekreacyjne,)

Jako Organizacja Lotnicza GA pamiętamy i respektujemy fakt, że w sytuacji, gdy pomiędzy czynnościami faktycznymi związanymi z dostarczeniem wyrobów akcyzowych zwolnionych od akcyzy dochodzi do szeregu transakcji handlowych bardzo ważne jest **prawidłowe wypełnienie obowiązków ciążących na podmiotach, które uczestniczą w fizycznym przemieszczaniu i magazynowaniu wyrobów akcyzowych.**

Analizując inne przepisy prawne związane z przedmiot sprawy należy również wziąć pod uwagę, że dopuszczono możliwość przechowywania w jednym zbiorniku paliwa lotniczego przeznaczonego jednocześnie do sprzedaży, jak i do użycia na potrzeby własne przez Aerokluby nie tracąc warunków zwolnienia.

Potwierdził to Minister Finansów w interpretacjach indywidualnych, np.:

1. z dnia 23 maja 2011 r., (IBPP3/443-271/11/DG), Dyrektor Izby Skarbowej w Katowicach, IBPP3/443-271/11/DG,
2. z dnia 15 czerwca 2012 r. (IPPP3/443-311/12-2/KB), Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie

*„Z przedstawionego we wniosku zdarzenia przyszłego wynika, że Wnioskodawca jest obecnie zarejestrowany w Urzędzie Celnym jako podmiot zużywający wyroby akcyzowe zwolnione przedmiotowo z podatku akcyzowego. Wyrobem tym jest paliwo lotnicze do celów usługowych. Aeroklub jest zarejestrowany też jako podmiot pośredniczący w obrocie towarami zwolnionymi z podatku akcyzowego. W 2011 roku paliwo zużywane samodzielnie jako podmiot zużywający oraz paliwo sprzedawane jako podmiot pośredniczący było magazynowane w odrębnych zbiornikach. W 2012 ze względów technicznych i środowiskowych dotychczasowa stacja paliw musi ulec likwidacji. Wnioskodawca otrzymał ofertę zakupu kontenerowej stacji paliw, z jednym zbiornikiem na paliwo lotnicze, umożliwiającą prowadzenie odrębnej ewidencji - dla własnego zużycia i odsprzedaży.*

*Mając na uwadze przedstawione zdarzenie przyszłe oraz powołane przepisy, w ocenie tut. Organu, nie ma przeciwwskazań do tego aby zwolnione z akcyzy paliwo lotnicze nabywane przez Wnioskodawcę występującego zarówno jako podmiot zużywający jak i podmiot pośredniczący, prowadzącego stosowną ewidencję, było magazynowane w tym samym zbiorniku. W przedstawionej bowiem wyżej sytuacji trzeba mieć na uwadze, że paliwo lotnicze nabywane przez Wnioskodawcę występującego jako podmiot zużywający jak i podmiot pośredniczący objęte będzie zwolnieniem z podatku akcyzowego czyli w obu przypadkach nabycie tego paliwa i jego zużycie (w sytuacji podmiotu zużywającego) jak i nabycie oraz odsprzedaż (w przypadku podmiotu odsprzedającego) dokonane zostanie poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy.*

*Mając powyższe na uwadze stanowisko Wnioskodawcy, w zakresie objętym wnioskiem, należało uznać za prawidłowe”.*

Zniesienie obowiązku prowadzenia ewidencji przez podmioty zagraniczne zużywające paliwa lotnicze zostało wprowadzone na wyraźny wniosek przedstawicieli branży paliwowej, którzy dostarczają paliwa podmiotom zagranicznym. Zniesienie tego obowiązku w odniesieniu do podmiotów zagranicznych należy uznać za w pełni uzasadnione. Co więcej, w praktyce bardzo trudno byłoby spełnić obowiązek prowadzenia ewidencji przez podmioty zagraniczne, w szczególności te, które sporadycznie nabywają w Polsce paliwo zwolnione od akcyzy.

Analizując obowiązki podmiotu zużywającego (wykorzystującego paliwo lotnicze do celów własnych), należy zauważyć że;

Podmiot zużywający ma obowiązek:

- ✓ złożyć zgłoszenie rejestracyjne właściwemu naczelnikowi urzędu celnego i przedstawić pisemne potwierdzenie jego złożenia podmiotowi dostarczającemu mu paliwo lotnicze,
- ✓ potwierdzić na dokumencie dostawy odbiór paliw objętych zwolnieniem z akcyzy,
- ✓ prowadzić ewidencję zużycia tych paliw,
- ✓ posiadać statek powietrzny.

### **Wyłączenia ze zwolnienia**

Zwolnienia nie stosuje się w przypadku prywatnych rejsów i prywatnych lotów o charakterze rekreacyjnym.

Ustawodawca krajowy idąc za wzorem ustawodawcy wspólnotowego wskazał w art. 32 ust. 2 ustawy akcyzowej, że za prywatne loty o charakterze rekreacyjnym uznaje się użycie statku powietrznego przez jego właściciela lub inną osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną niemającą osobowości prawnej, które korzystają z niego na podstawie umowy najmu lub umowy o podobnym

charakterze, **w celach innych niż gospodarcze, w szczególności innych niż przewóz pasażerów lub towarów albo świadczenie usług za wynagrodzeniem, lub usług na rzecz organów publicznych.**

Interpretacja powyższej definicji wskazuje więc, iż jakiegokolwiek loty o charakterze komercyjnym mogą korzystać ze zwolnienia od akcyzy (w tym również loty szkoleniowe, loty doskonalące czy też loty wykonywane na zlecenie pogotowia, wykonywane przez policję czy też straż graniczną).

W interpretacji indywidualnej z dnia 9 września 2011 r. (IPPP3/443-832/11-2/JK) Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie potwierdził, że w świetle powyższej definicji „prywatnych lotów o charakterze rekreacyjnym”, za cele uprawniające do użycia paliwa lotniczego zwolnionego z akcyzy, należy uznać wszelkie loty związane z prowadzeniem działalności gospodarczej podmiotu posiadającego statek powietrzny, w tym także **wykorzystywanie samolotu jako środka transportu w celach służbowych.**

Analizując explicite Projekt z dnia 20.09.2016 r. wersja 1.2 w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących, w szczególności:

- § 1. **Uzyskania koncesji** wymaga wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, paliwami ciekłymi oznaczonymi następującymi kodami CN

4) benzyny lotnicze: 2710 12 31;

Oraz

- § 2. Do rejestru podmiotów przywożących **wpisuje się** podmioty, które dokonują przywozu paliw ciekłych oznaczonych następującymi kodami CN:

4) benzyny lotnicze: 2710 12 31;

5) paliwa typu benzyny do silników odrzutowych: 2710 12 70;

Należy wywieść wniosek mówiący o pewnej sprzeczności pomiędzy stwierdzeniem **..uzyskania koncesji ...** oraz **wpisania do rejestru ...** tego samego rodzaju paliwa stanowiącego przedmiot obrotu.

## Konkluzja

Nawiązując do powyższego oraz mając na względzie **spójność systemu polskiego prawa i prawidłowy przebieg procesu legislacyjnego** a także biorąc pod uwagę ;

- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk (Dz. U. z 2013 r. poz. 810) stwarzającego szerszy zakres zadań i usług lotniczych dla lotnictwa GA.
- Prace prowadzone przez Ministra Obrony Narodowej prace legislacyjne w zakresie włączenia Komponentu Lotniczego w statuty Obrony Terytorialnej na bazie Aeroklubów (GA)
- Budowanie zaufania do struktur rządowych w zakresie ułatwiania prowadzonej statutowo działalności gospodarczej i społeczno wychowawczej,
- Zapowiedzi rządowych o położeniu zdecydowanego akcentu na rozwój konstrukcji Polskiego Przemysłu Lotniczego, który ma stać się głównym dostawcą statków powietrznych dla procesów szkoleniowych i potrzeb patrolowo monitorujących operujących jednostek OT z lotnisk będących w strukturach GA .

**Wnoszę** o rozważenie przedstawianych merytorycznych argumentów i **postuluję** o uwzględnienie w procesie legislacyjnym na zasadzie szczególnego wyjątku dla środowiska GA notyfikacji w formule Lex specialis derogat legi generali.

Wiązało by się to z pozostawieniem rozwiń prawnych dotyczących dystrybucji paliwa i pozwoliło by to zachować sprzedaż paliwa bez koncesji do 100.000 Euro dla obu paliw, czyli AVGAS 100 LL i JET A1 **według stanu z przez 2 września 2016** jako sprawdzonych i dobrze funkcjonujących **w imię bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych**, jak również budujących zaufanie do Polskich Struktur Rządowych dbających o strategię zrównoważonego społeczno - gospodarczego rozwoju Polski.



*Warszawa 2016.10.29.*