

Jeszcze raz o VAT

Polskie Porty Morskie nie mogą być kolejnym zniszczonym ogniwem szeroko pojmowanej gospodarki morskiej po naszym już byłym rodzimym przemyśle stoczniowym. Branża, ta to ogromna ilość miejsc pracy i ogromne wpływy do budżetu państwa. Nie rozumiemy dlaczego Ministerstwo Finansów z pełną premedytacją chce nas wszystkich sabotować.

Nasze dotychczasowe aktywne działania chociażby poprzez Komisję Przyjazne Państwo (posiedzenie 350 i 360 z roku 2010) ale nie tylko, nie przyniosły pozytywnego rozwiązania problemu i w świetle ostatnich interpretacji Ministerstwa Finansów okazuje się, że praktycznie wszystkie przedsiębiorstwa i spółki działające na terenie polskich portów morskich stosowały niewłaściwe stawki podatku VAT począwszy od 1-go stycznia 2008 roku. Niestety nasze działania wywołały skutek odwrotny do zamierzonego – nasza sytuacja pogorszyła się i w chwili obecnej nie widać nawet przysłowiowego „światła w tunelu”.

Według Ministerstwa Finansów porty powinny od dnia 01.01.2008 w stosunku do praktycznie wszystkich usług stosować stawkę podstawową VAT 22% zaś według naszych dyrektorów finansowych, głównych księgowych, prawników, firm consultingowych czy księgowych, powołanych przed poszczególne podmioty doradców finansowych itd. winniśmy dalej stosować stawkę VAT 0% tak jak i zresztą w innych portach całej Unii Europejskiej. Prawo i dyrektywy unijne są w tym względzie spójne i jednoznaczne.

Historycznie podatek VAT od samego początku jego obowiązywania tj. wprowadzenia go przez byłego Ministra Modzelewskiego zawsze występował w portach morskich w usługach na rzecz statków i ich ładunków w postaci 0%. Nagle po cichu, jak gdyby mimo woli, na zasadzie „lub czasopisma” od dnia 01.01.2008 roku dokonano kosmetycznej zmiany w ustawie o VAT zamieniając pojęcie „ładunek” pojęciem „armator morski”. Nie konsultowano tej zmiany z naszym środowiskiem, a szkoda bo armator morski nie ma żadnego związku w ładunkiem w portach morskich – właścicielem jest gestor czyli właściciel ładunku i to on ponosi wszelkie koszty jego obsługi w porach. Ta wydaje się kosmetyczna zmiana nie miała wpływu na wystawiane dalej przez praktycznie wszystkie podmioty faktury ze stawką Vat 0%. Kolejne Urzędy Skarbowe, wynikami swoich kontroli w poszczególnych podmiotach, potwierdzały zarówno w roku 2008 jak i w roku 2009, że stosowana stawka 0% jest prawidłowa.

Swoje stwierdzenia argumentowały stosownymi artykułami obowiązujących w Polsce aktów prawnych. Protokoły pokontrolne były sygnowane nazwiskami poszczególnych kontrolerów skarbowych. Nagle z nie znanych nam wszystkim przyczyn pod koniec 2009 roku oraz obecnie ci sami funkcjonariusze Urzędu Skarbowego kontrolując prawidłowość stosowania podatku VAT za ten okres 2008 oraz 2009 w tych samych podmiotach zaczęli kwestionować stawkę 0% na rzecz 22%. Co ciekawe argumentując swoje stanowisko tymi samymi przepisami prawa podatkowego. W miarę nasilających się kontroli w poszczególnych podmiotach działających na terenie portów kolejno kwestionowano co raz to inne usługi zawsze taryfikowane stawką VAT 0%.

Czy pod koniec 2009 czy też w tym roku zmieniło się obowiązujące prawo? Pytali się kontrolujących przedsiębiorcy? Nie – padała odpowiedź kontrolujących – zmieniła się oficjalna interpretacja Ministerstwa Finansów i dopiero teraz wiemy jak interpretować właściwie przepisy zmienione kosmetycznie od dnia 01.01.2008 roku.

Co to dowodzi? To, że po pierwsze ustawodawca albo stworzył przepisy kompletnie nieczytelne nawet dla specjalistów z Ministerstwa Finansów i kolejnych Urzędów Skarbowych albo ktoś stosuje daleko idącą falandyzację prawa w dość specyficznym interesie skarbu państwa. Nadmienić tu należy, że praktycznie każdy Urząd Skarbowy czy to w Gdańsku, Gdyni czy

Szczecinie dokonywał poprzednio swojej szczególnej interpretacji owych niejasnych przepisów i co najciekawsze wzajemnie często sprzecznych między sobą. Do kuriozum urosło to, że o wiążącą interpretację poproszono Izbę Skarbową w Bydgoszczy, która z całym szacunkiem jako miasto leży raczej daleko od morza i gdzie Urzędnicy nie mają nawet nikłego pojęcia o mechanizmach działania europejskich portów morskich.

Jako środowisko związane z portami morskimi podjęliśmy liczne kroki celem wyjaśnienia zaistniałego bałaganu prawnego. Poszczególne firmy, organizacje, izby czy inne grupy rozpoczęły szeroko zakrojone konsultacje. Jednym z głównych adresatów był nawet twórca ustawy o VAT Pan Profesor Modzelewski, którego wszystkie opinie odnośnie VAT były jednoznaczne – VAT 0% bez cienia wątpliwości.

W tym miejscu należy jasno postawić pytanie: czy Polska to kraj w którym obowiązuje jasne i konkretne prawo czy też permanentnie zmieniające się interpretacje? Odpowiedź na to pytanie winna być oczywista. To dlaczego Ministerstwo Finansów burzy porządek prawny obowiązujący w całej Unii Europejskiej robiąc z dużego Europejskiego kraju oazę bezprawia? Przecież to my sami jako kraj wstąpiliśmy do Unii Europejskiej. Stosujemy więc w stosunku do portów morskich obowiązujące w tym względzie przepisy i dyrektywy unijne.

W chwili obecnej w świetle ostatnich interpretacji Ministerstwa Finansów praktycznie wszystkie usługi związane z obsługą ładunków w portach morskich winne być obciążone stawką podstawową VAT 22% - jedynym wyjątkiem wg. tej samej interpretacji jest jedynie wyładunek ładunku ze statku morskiego lub też załadunek na statek morski.

Problem z VAT ma postać dwojaką i dla Urzędów Skarbowych i dla przedsiębiorców:

1. Mamy do czynienia z zaległym podatkiem za lata 2008 i 2009
2. Podatkiem bieżącym za 2010 i latami przyszłymi.

Ad1. W wyniku przeprowadzanych pod koniec 2009 i w tym roku kontroli skarbowych Urzędy Skarbowe w swoich decyzjach żądają od wszystkich kontrolowanych podmiotów zapłaty zaległego VAT – czyli korekty faktur z VAT 0% na 22%, zapłaty zaległego VAT oraz odsetek karnych. Furia z jaką Urzędy Skarbowe atakują uczciwe podmioty jest zdumiewająca. Szkoda że z taką samą determinacją te same Urzędy nie chcą ścigać tzw. „Szarej strefy” Należy jasno tutaj stwierdzić – nie mamy tu do czynienia ze świadomym oszukiwaniem „fiskusa” przez tzw. szarą strefę, a z niejednoznaczną interpretacją niejasnych przepisów przez uczciwe i w większości działające wiele lat szanujące się podmioty gospodarcze, które w celach swojej działalności mają zysk i uczciwe płacenie podatków. Nie można nas traktować jak przestępców skarbowych i kompletnie ignorować nasze argumenty i postulaty.

Laik powie że w ten sposób budżet Skarbu Państwa zyska potężne kwoty jako wpływy z zaległego podatku. Otóż nie - ten rzekomo zaległy VAT będzie skorygowany jedynie w deklaracjach i chociaż będzie realnie wpływ z jego tytułu na konta urzędów skarbowych za chwilę podobne kwoty jedynie bez odsetek wpłyną na konta innych podmiotów, którym ten VAT będzie rozliczony i zwrócony. Tylko, że to spowoduje konieczność nagłego zmobilizowania potężnych środków obrotowych dla każdego podmiotu oferującego usługi portowe w kwocie równej praktycznie 22% jego rocznego obrotu za lata 2008 i 2009. Średnio rzecz ujmując każde przedsiębiorstwo będzie musiało nagle wypłacić ponad 40% rocznego obrotu – i proszę tego nie mylić z zyskiem. Dla każdego przedsiębiorcy taka kwota jest po prostu NIEOSIĄGALNA i oznacza 100% upadłość firmy. Jak wiadomo firmy w ogromnej większości bankrutują nie na skutek złych wyników finansowych a na skutek utraty płynności. Reasumując nie ma fizycznych szans by takie kwoty w ogóle z tych podmiotów ściągnąć. To oznacza że każde przedsiębiorstwo potraktowane tak skonstruowanym mechanizmem fiskalnym zbankrutuje w sposób taki, że nawet pracownicy pozostaną bez środków do życia z zaległymi pensjami. Będzie to znacząca utrata wielu miejsc

pracy i upadek całej branży. Tu nie trzeba być ekonomicznym guru by tego nie widzieć.

Ponadto myli się ten kto powie – ale przecież zaległy VAT przedsiębiorcy ściągną od swoich klientów.

Klienci w innych krajach Europejskich zarówno z krajów Unijnych jak i poza EU uważają polską fakturę z VAT 22% za nie prawidłową. Można ich podać oczywiście do Sądu, ale w ich ojczystym kraju stosując ich prawo, które przewiduje za usługi w portach VAT 0%. Tym samym nie ma żadnego fizycznie sposobu by od zagranicznych podmiotów ściągnąć VAT 22% - to kto ma zapłacić ten VAT? Podmiot polski który wystawił fakturę na klienta zagranicznego czy z Unii czy też z krajów poza unijnych np. ze Szwajcarii.

Po wielu lamentach w końcu od 1.01.2010 obowiązuje w Polsce znowelizowane prawo że VAT płaci się w kraju klienta usługi. Czyli od 01.01 wystawiamy faktury z adnotacją że VAT jest rozliczany przez nabywcę (w domyśle w kraju w jakim jego firma jest zarejestrowana). No ale co z tym VAT, który polskie firmy mają rzekomo ściągnąć ze swoich klientów za lata 2008 i 2009?

Ad 2. W krajach Unii Europejskiej obowiązuje powszechnie VAT 0% od wszelkich usług portowych – i tu cechą dominującą jest fakt iż usługa jest wykonywana na rzecz ładunku oraz to że jest wykonywana na terenie czy też w granicach Portu Morskiego. Nie ma znaczenia czy to ładunek w imporcie czy w eksporcie.

Poprzez poszczególnych posłów nasze środowisko przekazywało już kilkakrotnie dowody rzeczowe – czyli faktury za poszczególne usługi portowe z różnych krajów – Belgii, Holandii czy Niemiec wystawiane zarówno na klientów krajowych jak i zagranicznych dla dostawców. Wszędzie było VAT 0% - był w 2008 i 2009 oraz jest w 2010.

Smutne jest jednak to, że czołowi politycy zachowują dziwne milczenie. Może dlatego że to nie polityka a twarda i rzeczowa gospodarka. Ale jak kilka pierwszych firm padnie a kilkuset ludzi pójdzie na bruk to wtedy zaczniesz się pokazywać wzajemnie palcami - o... to on jest winien.

Stosowanie stawki 22% w Polsce i 0% w innych krajach unijnych powoduje to że Polskie porty morskie i stają się niekonkurencyjne wobec swoich europejskich konkurentów. W Polsce obowiązuje ustawa o swobodzie gospodarczej mówiąca że wszystkie podmioty muszą mieć takie same zasady działania na rynku – ta równość podmiotów w Polsce wcale nie obliuguje naszego Ministerstwa Finansów do równego traktowania polskich podmiotów względem ich unijnych konkurentów.

Jak wcześniej nadmieniliśmy w całej Unii Europejskiej we wszystkich portach morskich obowiązuje zasada stawka VAT 0%. Czy to oznacza że Rządy innych Państw sponsorują porty? Nic podobnego towar wchodzący do portu w EU przechodzi przez niego bez VAT. Dopiero kiedy importer go sprzedaje dalej jako surowiec, półprodukt czy gotowy już wyrób na rynku krajowym – dopiero wtedy płacony jest podatek VAT od całkowitej wartości dodanej. Ale VAT ten finansowo pokrywa klient z danego rynku lokalnego dla którego nie stanowi różnicy zakup takiego czy innego towaru z VAT.

Ponadto w państwach UE funkcjonuje bezgotówkowy sposób rozliczania podatku VAT od zaimportowanych ładunków – chodzi tu o procedury stricte celne związane z odprawami celnymi, który nie obciąża tamtejszych firm, gdyż one mogą naliczyć i odliczyć podatek VAT i nie muszą angażować dodatkowych środków finansowych. W Polsce wprowadzono zbliżone rozwiązanie. Zbliżone tzn. takie, które nie działa skutecznie, wymaga złożenia przez firmy spedycyjne lub agencje celne wysokiego zabezpieczenia. Wedle naszych szacunków, tylko od 5% do 10% spedytatorów, dużych spedytatorów, jest w stanie skorzystać z tej uproszczonej procedury, natomiast inne firmy spedycyjne angażują swoje środki finansowe. Dlatego też bardzo często taniej im jest

wybrać port w Hamburgu czy w Rotterdamie, gdyż tam nie angażują swoich dodatkowych środków finansowych.

Co mamy w związku z powyższym? Około 500 tys TEU (jednostka stosowana w obliczaniu obrotów w przeładunku kontenerów równa jednemu kontenerowi standardu 20 stóp) rocznie omija Polskie porty - są to kontenery albo przywożone samochodami lub transportem kolejowym z porów niemieckich do Polski i tam po rozformowaniu powracające albo tam rozformowywane i gdzie ładunek przyjeżdża do Polski bezpośrednio transportem samochodowym.

To dlatego złośliwi mówią, że największym Polskim Portem kontenerowym jest Hamburg, który szczyty się około 400 tys "polskich" TEU. Wszystkie one powinny trafić do Szczecina, Gdyni czy Gdańska, ale nie trafia bo omija nasze porty. Terminal kolejowy w Sławkowie, planuje na ten rok około 160 tys TEU przychodzących do nich pociągami właśnie z Zachodu Europy a nie z Trójmiasta czy Szczecina.

Te 500 tys TEU to jest liczba porażająca. Oznacza to tygodniowo ponad 9 500 TEU omija nasze porty! Dla porównania przez polskie porty w tym roku przejdzie około 1 mln TEU. Czy coś trzeba komentować? Ta liczba to nie tylko brak przeładunków w portach morskich, to nie tylko brak zatrudnienia do ich dokonywania większej ilości ludzi ale strata budżetu z tytułu wpływu z ceł. Dodajmy że wg. unijnego prawa 25% cła idzie do budżetu państwa gdzie dokonywana jest odprawa celna a 75% idzie do budżetu Unii. Nas Polaków przecież stać by nasze cła zasilaty budżet Belgii, Holandii czy Niemiec.

Podobna sytuacja jak z kontenerami ma również miejsce z towarami masowymi i drobnicą konwencjonalną.

Do istnego kuriozum należy zaliczyć przeładunek około 600 tys ton polskiego zboża w pobliskim do Szczecina wychodnio niemieckim porcie Wirow. Uwaga nawet zboże z okolic np. Koszalina jedzie samochodami omijając Szczecin i Świnoujście by trafić o odległego o „rzut beretem” Wirow. Dziwne mijamy samochodem granicę i już się nam bardziej opłaca eksportować jak przez Szczecin. A tylko w Szczecinie mamy do dyspozycji aż trzy terminale zbożowe chętne na ten towar – które płać dzierżawy i podatki oraz zatrudniają pokaźną ilość pracowników, których są zmuszeni zwalniać. Ostatnio jeden z terminali zbożowych zwolnił 50 osób. Fala zwolnień zaczyna nadciągać również nad port. Nie ma dzisiaj spółki która by nie myślała o restrukturyzacji kosztów – w domyśle oczywiście zatrudnienia. Każde zwolnienie to przełożenie dźwigni – z wpływu z podatku PIT na koszt zasiłku dla bezrobotnych. Czy stać budżet na takie szaleństwo?

Dla praktycznie wszystkich dużych portów Europejskich Iwia część obrotów jest związana z tranzytem. A u nas? Tranzyt też nas omija. A przecież dla większość portów europejskich tranzyt stanowi czasami nawet 80% ich obrotu! Tutaj głównym winowajcom jest chora polityka opłat za wykorzystywanie przez przewoźników infrastruktury kolejowej. W pobliskich Niemczech to państwo utrzymuje infrastrukturę kolejową a w Polsce przewoźnicy muszą te koszty płać. To dlatego w Niemczech frachty kolejowe są tańsze niż w Polsce. Dziwne nie?

Nasze porty pracują jedynie na poziomie od 30 do 50% swojej mocy. Ile dodatkowych miejsc pracy czy złotych z podatków CIT i PIT mogło by przybyć gdybyśmy mieli jednakowe warunki pracy jak np. w portach Niemieckich? Czy to normalne że do Gdańska czy do Szczecina wpływa statek z odprawionym celnie towarem w Antwerpii czy Hamburgu?

Ładunek zawsze przemieszcza się zgodnie ze świętą dla niego maksymą – idzie tak gdzie taniej, szybciej i lepiej. Tego kryterium jako Polskie Porty Morskie nie będziemy mieli szans by spełnić katując tenże ładunek VAT 22%.

Od roku 1989 od czasu słynnych przemian obserwujemy że Państwo Polskie odwraca się systematycznie plecami do morza. Nie ma polityki morskiej naszego Państwa, nie ma już żadnych statków we flocie handlowej pływających po morzach i oceanach pod polską banderą. Nikomu na tym już w Warszawie nie zależy. Skasowaliśmy nasze rybołówstwo dalekomorskie, w tej chwili likwidujemy skutecznie przemysł stoczniowy. Czy teraz kolej na Polskie Porty Morskie?

Naprawdę, to porty Niemieckie mają być głównymi portami dla polskich ładunków?

I nie zwalajmy niczego na Niemców proszę. Oni robią dobrą robotę. My nie chcemy to ktoś te polskie towary obsługiwać musi. Zamiast kopiować rozwiązania od mądrzejszych od nas Belgów, Holendów czy Niemców - a należy te narody szanować - my odkrywamy Amerykę w XXI wieku na

kajakach.

Podmioty działające na terenie portów morskich nie mogą czekać gdyż bezlitosne procedury kontrolne trwają. Niektóre z firm o których mowa zatrudniają po kilkaset osób. Nie tylko Zarządy tych firm czują się mało komfortowo, obawy mają przede wszystkim pracownicy. Oczywiście podmioty te będą walczyć do końca – bo nie mają nic do stracenia. Nie skończy się na Naczelnym Sądzie Administracyjnym a na Trybunale Europejskim.

Tylko co zwycięży czy bezsensowny upór urzędników z Ministerstwa Finansów o cyferki w stawce VAT nie zmieniające w jakiegokolwiek mierze wpływów budżetowych czy też przyszłość Polskich Portów Morskich?

Podkreślmy na koniec – Stawka VAT 0% w polskich portach morskich nie ma żadnego realnego znaczenia dla Skarbu Państwa. Tak czy siak wcześniej czy później podstawowa stawka VAT 22% trafia do budżetu od całości. Stosowanie stawki 0% lub 22% w porcie jedynie przesuwają fizycznie moment tego wpływu. Rzekomo zaległy VAT za 2008 i 2009 też już wpłynął do budżetu odpowiednio w tamtych latach. Stąd nikt z nas nie rozumie – o ca ta walka? Dla zasady by uwiarygodnić mylną interpretację przepisów obowiązujących w 2008 roku a odmiennie zinterpretowanych na przełomie 2009 i 2010?

Czy to warte jest finansowej zapaści we wszystkich polskich portach morskich?

Napisaliśmy list otwarty do Pana Premiera Tuska, do Marszałka Sejmu i Senatu, do wszystkich szefów partii politycznych, do klubów parlamentarnych.

Co jeszcze można zrobić w cywilizowanym kraju by przywrócić normalność?

Dlaczego przypadek Optimusa nic nikogo nie nauczył? Czy dalej ma obowiązywać zasada "Mądry Polak po szkodzie?"

Pozdrowienia
Rafał Zahorski