



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 3.12.2013
COM(2013) 849 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zgodnie z art. 16 dyrektywy Rady 2007/74/WE w sprawie zwolnienia towarów
przywożonych przez osoby podróżujące z państw trzecich z podatku od wartości
dodanej i akcyzy**

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zgodnie z art. 16 dyrektywy Rady 2007/74/WE w sprawie zwolnienia towarów
przywożonych przez osoby podróżujące z państw trzecich z podatku od wartości
dodanej i akcyzy**

SPIS TREŚCI

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY.....	2
1. Streszczenie.....	4
2. Analiza wyników konsultacji.....	4
2.1. Wprowadzenie.....	4
2.1.1. Podstawa prawna i główne elementy dyrektywy.....	4
2.1.2. Metodyka.....	4
2.2. Omówienie otrzymanych uwag.....	5
2.2.1. Artykuły 3, 7 i 13 – Definicje	5
2.2.2. Artykuł 6 lit. a) – Interpretacja „przywozu okazjonalnego”	9
2.2.3. Artykuł 8 – Sposób traktowania innych wyrobów tytoniowych (tu: snus).....	12
2.2.4. Artykuł 8 ust. 2 – Rozróżnienie między podróżnymi w transporcie lotniczym a innymi podróżnymi	12
2.2.5. Artykuły 8, 9, 11 – Ograniczenia ilościowe.....	13
2.2.6. Artykuł 10 – Wiek podróżnych.....	14
2.2.7. Artykuł 11 – Paliwo w przenośnym kanistrze	14
2.2.8. Artykuł 14 – Minimalna kwota podatku	15
2.2.9. Związek między progami pieniężnymi a ograniczeniami ilościowymi.....	15
2.2.10. Żegluga śródlądowa i przewóz osób na rzece Dunaj	16
3. Ogólna ocena i wniosek	16
4. Załącznik.....	17

1. STRESZCZENIE

Niniejsze sprawozdanie sporządzono na podstawie art. 16 dyrektywy Rady 2007/74/WE w sprawie zwolnienia towarów przywożonych przez osoby podróżujące z państw trzecich z podatku od wartości dodanej i akcyzy („dyrektywa”), zgodnie z którym Komisja przekazuje Radzie sprawozdanie dotyczące wprowadzenia w życie tej dyrektywy, do którego dołącza, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące zmiany.

W celu przygotowania niniejszego sprawozdania Komisja wysłała w czerwcu 2012 r. kwestionariusz do państw członkowskich, wzywając je do przedstawienia uwag dotyczących każdej części dyrektywy (wszystkich motywów i artykułów) i udzielenia odpowiedzi na szczegółowe pytania związane ze stosowaniem zwolnień określonych w dyrektywie. Komisja otrzymała odpowiedzi od wszystkich 27 ówczesnych państw członkowskich¹. 15 państw członkowskich nie widziało potrzeby zmiany obecnych przepisów. Pięć państw członkowskich zaproponowało zmiany redakcyjne, zaś siedem państw członkowskich zgłosiło problemy ze stosowaniem niektórych przepisów.

Pomimo zidentyfikowania szeregu istotnych problemów, szczególnie w odniesieniu do definicji i interpretacji terminów technicznych takich jak „przywóz okazjonalny”, Komisja nie dostrzega przekonujących argumentów uzasadniających podjęcie działań ustawodawczych na tym etapie i będzie raczej dążyła do rozwiązania tych problemów za pomocą stosownych procedur komitetowych, wymiany najlepszych praktyk oraz praktycznych wytycznych i narzędzi administracyjnych.

2. ANALIZA WYNIKÓW KONSULTACJI

2.1. Wprowadzenie

2.1.1. Podstawa prawna i główne elementy dyrektywy

Podstawą prawną niniejszego sprawozdania jest art. 16 dyrektywy, który stanowi: „Co cztery lata, a po raz pierwszy w roku 2012, Komisja przekazuje Radzie sprawozdanie dotyczące wprowadzania w życie niniejszej dyrektywy, do którego dołącza, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące zmiany”.

W dyrektywie ustanawia się reguły dotyczące zwolnienia z podatku od wartości dodanej (VAT) oraz z akcyzy towarów przywożonych w bagażu osobistym osób podróżujących z państwa trzeciego lub terytorium, na którym nie mają zastosowania wspólnotowe przepisy dotyczące VAT lub akcyzy albo obu tych podatków. Innymi słowy, w dyrektywie definiuje się zasadniczo unijne zwolnienia przysługujące podróżnym w międzynarodowym ruchu pasażerskim. Artykuł 41 rozporządzenia nr 1186/2009 ma znaczenie w odniesieniu do należności celnych. Kwestia ta jest bezpośrednio objęta niniejszym sprawozdaniem wyłącznie do celów spójnej analizy lub podjęcia próby zbadania możliwości synergii (zob. poniżej).

Celem regularnej oceny, wymaganej na podstawie obowiązku sprawozdawczego, jest sprawdzenie, czy definicje, wartości progowe, ograniczenia ilościowe i inne przepisy ustanowione w dyrektywie nadal odzwierciedlają realia ekonomiczne i spełniają swoje cele.

2.1.2. Metodyka

W celu sporządzenia niniejszego sprawozdania Komisja przeprowadziła konsultacje z państwami członkowskimi, aby uzyskać informacje na temat wdrażania, skuteczności i

¹ Chorwacja przystąpiła do UE dopiero dnia 1 lipca 2013 r. i dlatego nie jest uwzględniona w tym badaniu.

przydatności odpowiednich przepisów. W szczególności zadano szczegółowe pytania dotyczące stosowania zwolnień i ograniczeń ilościowych określonych w dyrektywie². Niniejsze sprawozdanie bazuje przede wszystkim na danych uzyskanych z kwestionariusza. Służby Komisji oceniły także „Sprawozdanie dotyczące przepisów w zakresie bagażu osobistego – sprawozdawczość dotycząca kwestii związanych z wdrożeniem art. 41 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009, która została wprowadzona rozporządzeniem Rady nr 274/2008” („Report on personal luggage provisions – Reporting on issues related to the implementation of Article 41 of Council Regulation (EC) No 1186/2009 which was introduced by Council Regulation (EC) No 274/2008”) sporządzone dla Rady przez Sekretariat Generalny dnia 22 listopada 2011 r.³.

Chociaż rozporządzenie nr 274/2008 dotyczy zwolnień z należności celnych, a dyrektywa Rady 2007/74/WE – zwolnień z podatku od wartości dodanej i akcyzy, oba te zestawy przepisów regulują zasadniczo te same kwestie, mianowicie przywóz towarów w bagażu osobistym podróżnych z państw trzecich lub terytoriów, na których nie mają zastosowania przepisy wspólnotowe. Ponadto oba zestawy przepisów są stosowane przez te same organy, tj. organy celne, przy przywozie. Dlatego też problemy zidentyfikowane przez państwa członkowskie będą identyczne albo będą się przynajmniej częściowo pokrywały. W tym kontekście na lepsze zrozumienie skali obszarów problematycznych zgłoszonych przez państwa członkowskie w kwestionariuszu i znalezienie możliwych rozwiązań pozwala spojrzenie na oba zestawy przepisów z tej samej perspektywy.

W dalszej części niniejszego sprawozdania omawia się wyłącznie istotne kwestie zidentyfikowane w ten sposób. Sprawozdanie nie obejmuje wniosków w sprawie zmian redakcyjnych i językowych, które uwzględniono jednak podczas prac Komitetu ds. Podatku Akcyzowego⁴.

2.2. Omówienie otrzymanych uwag

2.2.1. Artykuły 3, 7 i 13 – Definicje

Dwa państwa członkowskie wnioskowały o bardziej precyzyjną definicję poniższych terminów określonych w dyrektywie.

Artykuł 3 pkt 1 i 2 – „Państwo trzecie” i „terytorium, na którym nie mają zastosowania wspólnotowe przepisy dotyczące VAT lub akcyzy albo obu tych podatków”

Do celów stosowania zwolnienia z VAT i akcyzy towarów przywożonych przez osoby podróżujące z państw trzecich zaproponowano doprecyzowanie definicji „państwa trzeciego” i „terytoriów” zgodnie z dyrektywami Rady 2006/112/WE i 2008/118/WE, tj. uwzględniając konwencje i traktaty zawarte odpowiednio z Francją, Zjednoczonym Królestwem i Cyprzem, zgodnie z którymi Księstwo Monako, Wyspa Man oraz suwerenne strefy Zjednoczonego Królestwa Akrotiri i Dhekelia nie są uznawane, do celów stosowania tej dyrektywy, za państwa trzecie.

Prawdą jest, że w art. 3 pkt 1 i 2 dyrektywy Rady 2007/74/WE rozróżnia się „państwo trzecie” i „terytorium, inne niż terytorium państwa trzeciego, na którym nie ma zastosowania dyrektywa 2006/112/WE albo dyrektywa 92/12/EWG albo obie te dyrektywy”. Rozróżnienie to wynika z faktu, że niektóre terytoria są częścią obszaru

² Kwestionariusz przedstawiono na posiedzeniu Komitetu ds. Podatku Akcyzowego, zaś uwagi można było przedstawiać od dnia 26 czerwca 2012 r. do dnia 27 lipca 2012 r.

³ Dokument 16879/2011 – UD 335 – załącznik.

⁴ Zob. dokument Komisji pt. „Wyniki kwestionariusza dotyczącego wprowadzenia w życie dyrektywy Rady 2007/74/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie zwolnienia towarów przywożonych przez osoby podróżujące z państw trzecich z podatku od wartości dodanej i akcyzy” (CED 798).

celnego UE, ale określone przepisy podatkowe nie mają na nich zastosowania, a w innych przypadkach określone terytoria znajdują się poza obszarem celnym, ale na mocy układów o stowarzyszeniu określone wspólnotowe przepisy podatkowe mają tam zastosowanie. Przepisy te, czasami istotnie skomplikowane, mają w większości przypadków podłoże historyczne i często stanowiły one rozwiązanie długotrwałych konfliktów. Właśnie z tych względów historycznych oraz na potrzeby wypełniania zobowiązań, które podjęły niektóre państwa członkowskie, istnieje i nadal musi istnieć rozróżnienie zawarte w art. 3 pkt 1 i 2. Podróżni wjeżdżający do Wspólnoty z Wyspy Man nie mogą czerpać korzyści ze zwolnień przysługujących podróżnym zgodnie z art. 1 i art. 3 pkt 1, ponieważ terytorium Wyspy Man nie jest państwem trzecim, natomiast podróżni z Monako nie mogą czerpać korzyści ze zwolnień przysługujących podróżnym zgodnie z art. 1 i art. 3 pkt 2, ponieważ na ich terytorium ma zastosowanie dyrektywa 2006/112/WE albo dyrektywa 92/12/EWG albo obie te dyrektywy.

Z tych samych względów historycznych istnieją i nadal muszą obowiązywać zwolnienia z zakresu stosowania wyżej wymienionych definicji. Artykuł 3 pkt 1 akapit drugi stanowi, że biorąc pod uwagę Umowę podatkową między Francją a Księstwem Monako z dnia 18 maja 1963 r. i Umowę o przyjaźni i stosunkach dobrosąsiedzkich między Włochami a Republiką San Marino z dnia 31 marca 1939 r., Monako i San Marino nie są uznawane za państwa trzecie w odniesieniu do akcyzy. Fakt, że Monako i San Marino (tylko w odniesieniu do akcyzy) nie są uznawane za państwa trzecie (art. 3 pkt 1), w połączeniu z definicją zawartą w art. 3 pkt 2, gwarantuje, że podróżni wjeżdżający do Wspólnoty z Monako w żadnym wypadku nie mogą czerpać korzyści ze zwolnień przysługujących podróżnym na podstawie dyrektywy Rady 2007/74/WE, zaś podróżni z San Marino nie mogą czerpać korzyści ze zwolnień przysługujących podróżnym do celów akcyzy. Przepisy art. 1 tej samej dyrektywy istotnie ograniczają możliwość czerpania korzyści ze zwolnień do podróżnych z państw trzecich i terytoriów innych niż terytorium państwa trzeciego, na których nie ma zastosowania dyrektywa 2006/112/WE albo dyrektywa 92/12/EWG albo obie te dyrektywy.

Podobnie art. 3 pkt 2 akapit drugi stanowi, że biorąc pod uwagę Umowę między Rządami Zjednoczonego Królestwa i Wyspy Man w sprawie cel i akcyzy oraz związanych z tym kwestii z dnia 15 października 1979 r., Wyspa Man nie jest uznawana za terytorium inne niż terytorium państwa trzeciego, na którym nie ma zastosowania dyrektywa 2006/112/WE albo dyrektywa 92/12/EWG albo obie te dyrektywy. Zwolnienie to ponownie gwarantuje, że podróżni wjeżdżający do Wspólnoty z tych terytoriów nie mogą czerpać korzyści ze zwolnień przysługujących podróżnym na podstawie dyrektywy Rady 2007/74/WE, ponieważ przepisy art. 1 tej samej dyrektywy ograniczają zakres stosowania tych zwolnień do podróżnych z terytoriów, na których wspólnotowe przepisy dotyczące VAT lub akcyzy albo obu tych podatków nie mają zastosowania, oraz do podróżnych z państw trzecich.

Ponieważ te szczególne sytuacje o podłożu historycznym wciąż istnieją, Komisja nadal widzi konieczność utrzymania przepisów szczegółowych określonych w art. 3 pkt 1 i 2 dyrektywy Rady 2007/74/WE.

Artykuł 3 pkt 3 – Podróżni w transporcie lotniczym i podróżni w transporcie morskim

W artykule tym z jednej strony rozróżnia się między podróżnymi w transporcie lotniczym a podróżnymi w transporcie morskim, zaś z drugiej strony wyłącza się osoby korzystające z prywatnych lotów o charakterze rekreacyjnym lub prywatnych

rejsów morskich o charakterze rekreacyjnym ze zwolnień przysługujących podróżnym. W art. 7 ust. 1 dyrektywy przewiduje się próg pieniężny w odniesieniu do podróży w transporcie lotniczym i podróży w transporcie morskim w wysokości 430 EUR, podczas gdy w odniesieniu do pozostałych podróży próg ten wynosi 300 EUR.

Jeden z wniosków przedstawionych podczas konsultacji dotyczył zmiany art. 3 pkt 3 w taki sposób, aby wyłączenie osób korzystających z prywatnych lotów o charakterze rekreacyjnym lub prywatnych rejsów morskich o charakterze rekreacyjnym było dla państw członkowskich fakultatywne i aby tym samym umożliwić im stosowanie jednolitego progu pieniężnego w wysokości 430 EUR w odniesieniu do wszystkich podróży zamiast progu w wysokości 430 EUR dla podróży w transporcie lotniczym i morskim oraz w wysokości 300 EUR dla wszystkich pozostałych podróży. Głównym założeniem było ułatwienie procedur w państwach członkowskich, które nie posiadają granic lądowych z państwami trzecimi.

Wprowadzono rozróżnienie między różnymi środkami transportu, tak aby odzwierciedlić sytuację w państwach członkowskich posiadających granice lądowe z państwami Europy Wschodniej (np. Rosją, Ukrainą), w których poziom cen lub podatków/akcyzy jest znacznie niższy. Komisja nie posiada informacji o żadnym wyraźnym zmniejszeniu tych różnic cen od momentu przyjęcia dyrektywy w 2007 r. Wręcz przeciwnie, stosunkowo wysokie stopy inflacji w większości państw członkowskich położonych przy wschodniej granicy UE doprowadziły do powstania jeszcze większych różnic w sile nabywczej między tymi państwami a państwami trzecimi położonymi przy wschodniej granicy UE.

Ponadto wydaje się, że wniosek ten znajduje potwierdzenie w problemach zgłoszonych przez Węgry i Estonię w „Sprawozdaniu dotyczącym przepisów w zakresie bagażu osobistego – sprawozdawczość dotycząca kwestii związanych z wdrożeniem art. 41 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009, która została wprowadzona rozporządzeniem Rady nr 274/2008”.

W tym kontekście Komisja nie widzi realnej możliwości zezwolenia państwom członkowskim na opcjonalne wyłączenie osób korzystających z prywatnych lotów o charakterze rekreacyjnym lub prywatnych rejsów morskich o charakterze rekreacyjnym.

Kolejny wniosek przedstawiony podczas konsultacji dotyczył ujednolicenia definicji „podróżnego” z definicją zawartą w art. 236 rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny.

Artykuł 236 pkt A rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 stanowi, że „[...] »podróżny« oznacza:

1. każdą osobę przybywającą czasowo na obszar celny Wspólnoty, na którym nie zamieszkuje na stałe, oraz
2. każdą osobę powracającą na obszar celny Wspólnoty i zamieszkującą tam na stałe, po czasowym pobycie w państwie trzecim”.

Z drugiej strony w art. 1 dyrektywy ustanawia się jednak reguły dotyczące „[...] osób podróżujących z państwa trzeciego lub terytorium, na którym nie mają zastosowania wspólnotowe przepisy dotyczące VAT, lub akcyzy albo obu tych

podatków, określone w art. 3”. W art. 3 doprecyzowuje się definicję tych terytoriów poprzez odniesienie do dyrektywy 2006/112/WE i dyrektywy 2008/118/WE (uchylającej dyrektywę 92/12/EWG). Z wyjaśnionych wyżej powodów dyrektywy te zawierają bardziej zróżnicowaną koncepcję w odniesieniu do proponowanej zmiany art. 3 dyrektywy.

Komisja nie widzi zatem możliwości ujednolicenia definicji podróżnego zawartej w art. 3 dyrektywy z definicją zawartą w art. 236 rozporządzenia nr 2454/93.

Artykuł 7 ust. 4 – Bagaż osobisty

Zgodnie z tym przepisem wartość bagażu osobistego jest wyłączona przy obliczaniu progu pieniężnego⁵. Zgodnie z szerszą interpretacją tego przepisu „bagaż osobisty podróżnego” może obejmować także zakupy bezcłowe dokonywane podczas podróży podróżnego do miejsca przeznaczenia. Może prowadzić to do powstania luki prawnej, dzięki której podróżny może nabyć towary podczas podróży do miejsca przeznaczenia, nie płacąc VAT lub cła, a następnie dokonać powrotnego przywozu tych towarów, nie wliczając ich do progu pieniężnego. Osoba taka mogłaby nabyć zwolnione z podatku VAT towary o nieograniczonej wartości i mimo to nadal korzystać z nich w UE. Zasugerowano zatem włączenie definicji „bagażu osobistego” do tego artykułu w celu doprecyzowania, że zakupy bezcłowe dokonywane podczas podróży do miejsca przeznaczenia nie kwalifikują się jako bagaż osobisty i podlegają progowi pieniężnemu.

Na podstawie art. 5 i art. 7 ust. 4 dyrektywy oraz art. 147 ust. 1 lit. a) i art. 146 ust. 1 lit. b) dyrektywy 2006/112/WE faktycznie może istnieć teoretyczna możliwość nadużycia. W praktyce państwa trzecie lub terytoria poza UE zazwyczaj również stosują jednak progi pieniężne oraz ograniczenia ilościowe w odniesieniu do podróżnych wjeżdżających na ich terytorium. Wartość lub ilość towarów zwolnionych z przywozowych należności celnych w takich państwach przeznaczenia jest zasadniczo nieograniczona, ale przy przywozie muszą być spełnione krajowe/terytorialne wymogi prawne dla obu etapów podróży.

Komisja nie posiada informacji o nadużyciach mających wymiar gospodarczy, które wymagałyby podjęcia inicjatywy ustawodawczej, a państwa członkowskie nie zgłosiły występowania takich praktyk. Służby Komisji nie zamierzają zatem wszczynać dyskusji na temat włączenia zakupów bezcłowych dokonywanych podczas podróży do miejsca przeznaczenia do przepisu w sprawie bagażu osobistego/progów pieniężnych.

Artykuł 13 – Załoga środków transportu

Podczas konsultacji zaproponowano także ujednolicenie definicji „załogi środków transportu” zawartej w art. 13 dyrektywy z definicją zawartą w art. 49 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 918/83 z dnia 28 marca 1983 r. ustanawiającego wspólnotowy system zwolnień celnych, zastąpionego rozporządzeniem Rady (WE) nr 1186/2009 z dnia 16 listopada 2009 r.

Zgodnie z załącznikiem VI do rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009 art. 49 rozporządzenia (EWG) nr 918/83 został zniesiony i nie został zastąpiony żadnym skorelowanym (nowym) przepisem w rozporządzeniu uchylającym. Zamiast tego w art. 41 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009 przewiduje się zwolnienia z

⁵ „Do celów stosowania zwolnień, o których mowa w ust. 1 i 2, nie uwzględnia się wartości bagażu osobistego podróżnego, który jest przywożony czasowo lub przywożony ponownie po jego czasowym wywozie, ani wartości produktów leczniczych niezbędnych do osobistych potrzeb podróżnego”.

należności celnych dla towarów znajdujących się w bagażu osobistym podróżnych poprzez odniesienie do przepisów dyrektywy Rady 2007/74/WE:

„Towary znajdujące się w bagażu osobistym podróżnych przyjeżdżających z państw trzecich są zwolnione z należności celnych przywozowych, jeżeli przywożone towary są zwolnione z podatku od wartości dodanej (VAT) na mocy przepisów prawa krajowego przyjętych zgodnie z przepisami dyrektywy Rady 2007/74/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie zwolnienia towarów przywożonych przez osoby podróżujące z państw trzecich z podatku od wartości dodanej i akcyzy”.

Komisja nie widzi zatem ani potrzeby ujednolicenia definicji „załogi środków transportu” zawartej w art. 13 dyrektywy z definicją zawartą w art. 49 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 918/83, ani żadnej wartości dodanej wynikającej z takiego ujednolicenia.

2.2.2. Artykuł 6 lit. a) – Interpretacja „przywozu okazjonalnego”

Cztery państwa członkowskie podkreśliły, że dostrzegają konieczność dokładniejszego określenia dozwolonej częstotliwości przywozu o charakterze niehandlowym przez podróżnych (tj. przez określenie maksymalnej liczby podróży w danym okresie). Wydaje się, że niektóre państwa członkowskie posiadające granice lądowe z państwami trzecimi napotykają szczególne trudności związane z osobami prywatnymi przekraczającymi granicę między UE a państwem trzecim kilka razy w tygodniu lub – w skrajnych przypadkach – w ciągu dnia, przewożąc towary objęte akcyzą w maksymalnych dopuszczalnych ilościach lub nieznacznie poniżej ograniczeń ilościowych oraz inne towary do wysokości maksymalnych dopuszczalnych progów pieniężnych.

Służby Komisji rozumieją obawy tych państw członkowskich, zwłaszcza że są one w dużym stopniu zgodne z obawami opisanymi w „Sprawozdaniu dotyczącym przepisów w zakresie bagażu osobistego – sprawozdawczość dotycząca kwestii związanych z wdrożeniem art. 41 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009, która została wprowadzona rozporządzeniem Rady nr 274/2008”. Służby Komisji zgadzają się także z opinią, że nie należy traktować takiego przywozu jako „przywozu okazjonalnego”.

W dyrektywie nie przewiduje się jednak żadnego poziomu odniesienia określającego odpowiednią częstotliwość podróży.

Zgodnie z art. 6 dyrektywy „za przywóz, który nie ma charakteru handlowego, uważa się przywóz, który spełnia następujące warunki:

a) odbywa się okazjonalnie;

b) obejmuje wyłącznie towary na własny użytek podróżnych lub ich rodzin, lub towary przeznaczone na prezenty.

Charakter lub ilość tych towarów nie może wskazywać na przywóz w celach handlowych”.

Analizując liczne scenariusze przywozu dotyczące podróżnych, służby Komisji musiały uznać, że inicjatywa ustawodawcza dotycząca zmiany przepisów dyrektywy nie stanowi odpowiedniego rozwiązania zgłoszonych problemów, ponieważ dalsze rozszerzenie zakresu definicji przywozu okazjonalnego jako „odbywającego się nieczęsto/od czasu do czasu/sporadycznie” zwiększyłoby tylko złożoność definicji prawnych, nie zwiększając przy tym pewności prawa. Nie istnieje po prostu jednoznaczna definicja przymiotnika „okazjonalny” pod względem żadnego z aspektów częstotliwości; niemniej ilości przewożone przez podróżnego przy

wjeździe do UE, szczególnie w przypadku towarów objętych akcyzą, powinny stanowić ilości możliwe do spożycia, uwzględniając zwykłe zachowania konsumenckie danej osoby prywatnej.

Przykład 1: podróżny co drugi dzień przekracza granicę między UE a państwem trzecim, przewożąc karton papierosów (200 sztuk) przy każdym wjeździe do UE podczas podróży powrotnej z państwa trzeciego.

Liczba 100 papierosów, którą dana osoba prywatna musiałaby skonsumować w ciągu jednego dnia, wyraźnie przekracza zwykłe zachowanie konsumenckie. Nie można uznać takiego przywozu za przywóz o charakterze niehandlowym.

Przykład 2: podróżny przekracza granicę między UE a państwem trzecim raz w tygodniu, przewożąc pięć paczek papierosów i jeden litr wódki przy każdym wjeździe do UE podczas podróży powrotnej z państwa trzeciego.

W przypadku gdy spełnione są wszystkie inne warunki, ilości podane w tym przykładzie nie dają podstaw do wszczęcia procedur celnych.

Przykład 3: podróżny przekracza granicę między UE a państwem trzecim codziennie, wjeżdżając do UE pojazdem silnikowym z pełnym standardowym zbiornikiem benzyny/oleju napędowego oraz z dodatkowymi 10 litrami w przenośnym kanistrze.

Jest mało prawdopodobne, aby osoba prywatna wykorzystywała tak duże ilości paliwa do celów niehandlowych.

Przykład 4: podróżny przekracza granicę między UE a państwem trzecim raz w tygodniu, przewożąc 3 paczki drobno krojonego tytoniu (w sumie 90 g), 4 litry wina niemusującego, 1 litr whisky, 5 zegarków, kilka flakonów perfum oraz 3 urządzenia GPS przy każdym wjeździe do UE.

Chociaż ilość przywożonych towarów objętych akcyzą wydaje się zgodna z wymogami dyrektywy, przywóz innych towarów daje podstawę do zweryfikowania zamiarów podróżnego, w tym wykorzystania towarów do celów handlowych.

Komisja jest świadoma istnienia wielu różnych scenariuszy, których nie można szczegółowo i odpowiednio omówić w ramach niniejszego sprawozdania. Jedynym rozwiązaniem w tym przypadku jest rozpatrywanie każdego scenariusza z osobna, zwłaszcza jeśli istnieje okoliczność wskazująca na unikanie opodatkowania, z uwzględnieniem wszystkich warunków wymienionych w szczególności w art. 4–6 dyrektywy. Komisja nie ma zasadniczych zastrzeżeń do podejścia wybranego przez część państw członkowskich, które polega na monitorowaniu liczby przekroczeń granicy przez każdego podróżującego w danym okresie, w szczególności na granicach lądowych z państwami trzecimi. Monitorowanie takie nie powinno jednak prowadzić do nieproporcjonalnego ograniczenia swobody podróżowania obywatelom UE ani do ograniczania możliwości normalnego przekraczania granicy przez osoby, które nie przewożą żadnych towarów nabytych za granicą. Jeżeli chodzi o „strukturę” takich działań w zakresie monitorowania, państwa członkowskie mają prawo określić, które środki uznają za najbardziej właściwe i najmniej obciążające.

Nie należy również pomijać faktu, że wiele przepisów dyrektywy Rady 2007/74/WE ma swoje źródło w konwencjach międzynarodowych, których umawiającymi się stronami są państwa członkowskie i UE. W związku z tym należy zachować spójność przepisów wspólnotowych z przepisami przedmiotowych konwencji.

W tym kontekście Komisja nie zamierza podejmować na tym etapie inicjatywy ustawodawczej w celu rozwiązania opisanych problemów; Komisja jest jednak gotowa współpracować z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu opracowania narzędzi administracyjnych i praktyk, które zapewnią należytą odpowiedź na opisane scenariusze problemowe, a następnie przekazać tę wiedzę innym państwom członkowskim.

Sytuacje opisane powyżej są jeszcze bardziej skomplikowane w przypadku osób zamieszkałych w strefie przygranicznej, pracowników przygranicznych lub załogi środków transportu (zob. art. 13 dyrektywy). Przy ocenie takich przekroczeń granicy poza wymogami nałożonymi w art. 4–6 dyrektywy państwa członkowskie muszą uwzględnić położenie geograficzne miejsca zamieszkania podróżnego, jego sytuację zawodową lub środowisko pracy.

Aby ułatwić postępowanie w takich przypadkach szczególnych, art. 3 pkt 5 i 6 dyrektywy zawiera definicje „strefy przygranicznej” i „pracownika przygranicznego”. Zgodnie z tymi definicjami i w połączeniu z art. 13 ust. 2 podróżni udający się poza strefę 15 kilometrów od granicy (w linii prostej) nie napotykają żadnych innych ograniczeń niż ograniczenia mające zastosowanie do wszystkich pozostałych podróżnych. Niektóre osoby prywatne wykorzystują jednak ten przepis, zatrzymując się w strefie przygranicznej i przekazując towary nabyte za granicą osobom zamieszkałym w odległości mniejszej niż 15 km od granicy. Ponieważ taki przywóz zwykle odbywa się na granicach lądowych, w dyrektywie przewiduje się określone środki, które państwa członkowskie mogą stosować w celu zwalczania/ograniczania nadużyć przyznawanych zwolnień.

Po pierwsze, podróżni inni niż podróżni w transporcie lotniczym i podróżni w transporcie morskim mogą przywozić jedynie towary (inne niż tytoń, alkohol, paliwo) o wartości do 300 EUR na osobę. W przypadku podróżnych w transporcie lotniczym i podróżnych w transporcie morskim ograniczenie to wynosi 430 EUR.

Po drugie, także w celu promowania wysokiego stopnia ochrony zdrowia publicznego, państwa członkowskie mogą ograniczyć maksymalną dozwoloną ilość stosowaną w przypadku wyrobów tytoniowych do 20 % regularnych ilości (tj. 40 papierosów zamiast 200). Tym samym państwa członkowskie mają prawo zdecydować, czy takie niższe ograniczenia stosuje się do wszystkich podróżnych (art. 8 ust. 1) czy tylko do podróżnych w transporcie morskim i lądowym (art. 8 ust. 2).

Po trzecie, państwa członkowskie mogą obniżyć zarówno progi pieniężne, jak i ograniczenia ilościowe dla mieszkańców stref przygranicznych, pracowników przygranicznych i załogi środków transportu wykorzystywanych w międzynarodowym ruchu pasażerskim do poziomu określonego na poziomie krajowym – zob. art. 13 ust. 1 w połączeniu z art. 13 ust. 2 akapit drugi dyrektywy. W niektórych przypadkach państwa członkowskie obniżyły ilości/kwoty nawet do poziomu zerowego.

Komisja w pełni zdaje sobie sprawę z trudności, z jakimi zmagają się wiele państw członkowskich przy uwzględnianiu przypadków szczególnych i stosowaniu zwolnień przyznanych na mocy dyrektywy. Komisja uważa jednak, że obecne prawodawstwo zapewnia równowagę między obowiązkiem państw członkowskich w zakresie zapobiegania podwójnemu opodatkowaniu w przypadku przywozu o charakterze niehandlowym a suwerennym prawem państw członkowskich do ochrony gospodarki krajowej i dochodu narodowego.

Komisja ponownie jest zdania, że podjęcie inicjatywy ustawodawczej w odpowiedzi na problematyczne przypadki dotyczące strefy przygranicznej nie jest wykonalnym rozwiązaniem zgłoszonych problemów. Komisja jest jednak gotowa współpracować z zainteresowanymi państwami członkowskimi nad opracowaniem narzędzi administracyjnych i najlepszych praktyk, które zapewnią należytą odpowiedź na opisane scenariusze problemowe, a następnie przekazać tę wiedzę innym państwom członkowskim.

2.2.3. *Artykuł 8 – Sposób traktowania innych wyrobów tytoniowych (tu: snus)*

Jedno państwo członkowskie (Szwecja) zgłasza, że zwolnienie podatkowe przewidziane w przedmiotowej dyrektywie jest nadużywane w przypadku wyrobu tytoniowego o nazwie „snus”. Snus to wyrób tytoniowy, który zgodnie ze szwedzkim prawem podlega akcyzie. Jest on zakazany na wszystkich rynkach UE z wyjątkiem Szwecji. Ponieważ zwolniony z podatku przywóz snusu jest ograniczony tylko progiem w wysokości 430/300 EUR przewidzianym w art. 7 (a nie ograniczeniami ilościowymi, o których mowa w art. 8), możliwe wydaje się wwiezienie do Szwecji dużych ilości nieopodatkowanego snusu na podstawie twierdzenia, że jest on przeznaczony wyłącznie na użytek własny. Środki kontroli celnej najwyraźniej potwierdzają, że snus jest nielegalnie wwożony do Szwecji przez podróżnych (kurierów) na promach pływających po Morzu Bałtyckim w sposób zorganizowany i na dużą skalę. Nieopodatkowany snus jest następnie sprzedawany detalicznie w Szwecji, co najwyraźniej powoduje zakłócenia na rynku. Szwecja proponuje wprowadzenie ograniczenia ilościowego dla snusu na zasadzie odstępstwa od art. 7 i 8. Ponadto Szwecja sugeruje również, że należy wprowadzić ograniczenia ilościowe dla wszystkich opodatkowanych wyrobów tytoniowych, w tym bezdymnych wyrobów tytoniowych.

Zgodnie z art. 8 dyrektywy ograniczenia ilościowe dotyczą określonych wyrobów tytoniowych, które państwa członkowskie zwalniają z VAT i akcyzy. W przypadku innych towarów, takich jak wyroby tytoniowe niewymienione w art. 8, konieczne jest tylko przestrzeganie progu wynoszącego 300/430 EUR (art. 7). Wydaje się, że szwedzka praktyka administracyjna polegająca na stosowaniu od lat progów zwolnień w wysokości 4 300 SEK i 3 000 SEK wobec podróżnych przybywających łodziami lub statkami z państw trzecich, co odpowiada **507,49 EUR** (transport lotniczy i morski) i **354,06 EUR** (pozostali podróżni), spowodowała znaczne pogorszenie tej sytuacji.

W tym kontekście wydaje się, że środki krajowe mają priorytetowe znaczenie; w ramach takich środków krajowych można by było dostosować szwedzkie progi zwolnień do kwot wyrażonych w euro przewidzianych w art. 7 dyrektywy, a także dążyć do ograniczenia przywozu snusu. Dostępne są przykłady takich rozwiązań w odniesieniu do środków odurzających, leków, broni, materiałów wybuchowych, materiałów pornograficznych, w przypadku których państwa członkowskie korzystają z przysługującego im prawa do wprowadzenia zakazu lub ograniczenia przywozu lub dystrybucji tego rodzaju produktów.

Obecnie Komisja nie zamierza przedstawiać wniosku w sprawie zmiany dyrektywy, jeżeli chodzi o sposób traktowania snusu.

2.2.4. *Artykuł 8 ust. 2 – Rozróżnienie między podróżnymi w transporcie lotniczym a innymi podróżnymi*

Jedno państwo członkowskie proponuje zniesienie rozróżnienia między podróżnymi w transporcie lotniczym a innymi podróżnymi (zastosowanie niższych ograniczeń

ilościowych dla wyrobów tytoniowych wyłącznie do podróży innych niż podróży w transporcie lotniczym).

Zgodnie z art. 8 ust. 2 „państwa członkowskie mogą wprowadzić rozróżnienie między podróżnymi w transporcie lotniczym a innymi podróżnymi przez zastosowanie niższych ograniczeń ilościowych określonych w ust. 1 wyłącznie do podróży innych niż podróży w transporcie lotniczym”. Zniesienie tego rozróżnienia doprowadziłoby do zobowiązania państw członkowskich do stosowania niższych ograniczeń ilościowych dla wyrobów tytoniowych (tj. 40 papierosów zamiast 200) w odniesieniu do wszystkich podróży albo do żadnych.

Zgodnie z obecnym przepisem zawartym w art. 8 ust. 2 państwa członkowskie mogą podjąć autonomiczną decyzję dotyczącą tego, czy chcą stosować rozróżnienie między różnymi rodzajami podróży czy też nie. Utrzymanie przedmiotowego przepisu jest niezbędne, aby uwzględnić sytuację w niektórych państwach członkowskich posiadających granice lądowe lub morskie z państwami trzecimi, w których poziomy cen są znacznie niższe. Państwa członkowskie dysponują jednak swobodą podejmowania decyzji w sprawie stosowania tego samego ograniczenia wobec wszystkich podróży.

Komisja nie widzi zatem możliwości zniesienia fakultatywnego rozwiązania przewidzianego w art. 8 ust. 2.

2.2.5. *Artykuły 8, 9, 11 – Ograniczenia ilościowe*

Jedno państwo członkowskie zasugerowało dostosowanie ograniczeń ilościowych do (znacznie wyższych) granicznych poziomów orientacyjnych stosowanych wobec podróży wewnątrzunijnych (art. 32 ust. 3 dyrektywy Rady 2008/118/WE), aby zapobiec tym samym odmiennemu traktowaniu podróży przyjeżdżających z państw trzecich.

Zgodnie z art. 8, 9 i 11 dyrektywy państwa członkowskie zwalniają z VAT i akcyzy określone ilości wyrobów tytoniowych i napojów alkoholowych oraz paliwo znajdujące się w standardowym zbiorniku paliwa i w przenośnym kanistrze.

Zgodnie z podstawową zasadą rynku wewnętrznego UE nie ma żadnych ograniczeń dotyczących tego, co osoby prywatne mogą nabywać i zabierać ze sobą, podróżując między państwami UE, pod warunkiem że produkty takie są przeznaczone do użytku własnego, a nie do odsprzedaży, z wyjątkiem nowych środków transportu. Podatki (VAT i akcyza) są uwzględnione w cenie produktów w państwie członkowskim zakupu i żaden dodatkowy podatek nie jest należny w żadnym innym państwie członkowskim. Aby stwierdzić, czy towary podlegające akcyzie są przeznaczone do użytku własnego osoby prywatnej, państwa członkowskie ustalają jednak poziomy orientacyjny wyłącznie jako formę dowodu. Wspomniane orientacyjne poziomy ograniczeń są kilkakrotnie wyższe niż ograniczenia ilościowe dla przywożonych towarów zwolnionych z podatku na mocy dyrektywy.

Podnoszenie ograniczeń ilościowych dla przywożonych towarów zwolnionych z podatku za pomocą poziomów orientacyjnych dla towarów opodatkowanych w UE nie miałoby zatem większego sensu; przeciwnie, mogłoby to spowodować negatywną dyskryminację obywateli Wspólnoty, a zarazem zwiększać ryzyko zakłócenia konkurencji. Ograniczenia ilościowe, o których mowa w art. 8, 9 i 11 dyrektywy, pomagają chronić politykę państw członkowskich dotyczącą aspektów społeczno-gospodarczych, budżetowych i zdrowia publicznego, dzięki ustanowieniu wyraźnych poziomów odniesienia, które organy krajowe zawsze mogą zastosować.

Komisja nie popiera podniesienia ograniczeń ilościowych, o których mowa w art. 8, 9 i 11 dyrektywy, do poziomów orientacyjnych określonych w art. 32 ust. 3–4 dyrektywy Rady 2008/118/WE.

2.2.6. *Artykuł 10 – Wiek podróżnych*

Jedno państwo członkowskie sugeruje zastąpienie wskazanego wieku „17” lat na „18” lat, jeżeli chodzi o środki ochrony zdrowia publicznego dotyczące małoletnich w różnych państwach członkowskich.

Zgodnie z art. 10 dyrektywy zwolnienia dotyczące wyrobów tytoniowych i napojów alkoholowych nie mają zastosowania w przypadku podróżnych poniżej 17. roku życia. Granica wieku, po przekroczeniu której można legalnie spożywać alkohol w poszczególnych państwach członkowskich UE, wynika z krajowej/regionalnej polityki ochrony zdrowia publicznego i polityki społeczno-gospodarczej. Chociaż niektóre państwa członkowskie zezwalają na zakup i spożywanie dowolnego alkoholu/napoju alkoholowego przez osoby, które ukończyły co najmniej 18. lub nawet 20. rok życia, inne państwa członkowskie stosują niższą granicę wieku wynoszącą 16 lat, która ma zastosowanie wyłącznie w przypadku piwa albo w przypadku dowolnego alkoholu/napoju alkoholowego, w tym napojów spirytusowych. Jeśli chodzi o granice wieku dotyczące zakupu i konsumpcji wyrobów tytoniowych, sytuacja w państwach członkowskich jest podobna do sytuacji dotyczącej alkoholu. W większości państw członkowskich obowiązuje jednak wyższa granica wieku wynosząca 18 lat na zakup wyrobów tytoniowych, natomiast niewielka liczba państw członkowskich zezwala na zakup wyrobów tytoniowych przez młodzież powyżej 16. roku życia. Ponadto niektóre państwa członkowskie wdrożyły przepisy w zakresie ochrony młodzieży na szczeblu regionalnym. W rezultacie przepisy w zakresie spożywania wyrobów tytoniowych i napojów alkoholowych różnią się znacznie nawet w obrębie jednego państwa.

Przed przyjęciem obecnego brzmienia art. 10 dyrektywy aspekty te były przedmiotem szczegółowych dyskusji i granica wieku wynosząca 17 lat zawarta w art. 10 dyrektywy odzwierciedla kompromis między różnymi jurysdykcjami i krajowymi/regionalnymi politykami ochrony zdrowia publicznego i politykami społeczno-gospodarczymi w państwach członkowskich. Nie istnieją żadne nowe elementy uzasadniające podjęcie dyskusji i dające perspektywę osiągnięcia innego rezultatu.

Komisja na tym etapie nie zamierza zatem zmieniać przedmiotowego przepisu dotyczącego wieku podróżnych.

2.2.7. *Artykuł 11 – Paliwo w przenośnym kanistrze*

Jedno państwo członkowskie wyraziło opinię, że nie ma potrzeby udzielania zwolnienia w odniesieniu do paliwa w przenośnym kanistrze głównie ze względów praktycznych. Ponadto to samo państwo członkowskie proponuje dostosowanie art. 11 dyrektywy do przepisów zawartych w art. 84 i 87 dyrektywy Rady 2009/132/WE określającej zakres stosowania art. 143 lit. b) i c) dyrektywy 2006/112/WE w odniesieniu do zwolnienia z podatku od wartości dodanej przy ostatecznym imporcie niektórych towarów do celów VAT oraz w art. 107 i 110 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009 ustanawiającego wspólnotowy system zwolnień celnych w celu zapewnienia przejrzystszego i spójniejszego stosowania zwolnień podatkowych w odniesieniu do paliwa znajdującego się w standardowym zbiorniku paliwa. Zgodnie z art. 11 dyrektywy z VAT i akcyzy można zwolnić paliwo znajdujące się w

standardowym zbiorniku paliwa oraz dodatkową ilość 10 litrów paliwa znajdującą się w przenośnym kanistrze. Przepisy te wywodzą się z kilku konwencji międzynarodowych, takich jak Międzynarodowa konwencja dotycząca uproszczenia i harmonizacji postępowania celnego i konwencja stambulska dotycząca odprawy czasowej, których umawiającymi się stronami są państwa członkowskie lub Unia Europejska. Należy zachować tę spójność między przepisami Komisji a obowiązkiem międzynarodowym. Ponadto nie należy ignorować aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyjmując podejście czysto fiskalne.

Z drugiej strony Komisja podziela obawy tych państw członkowskich dotyczące nadużywania przedmiotowych zwolnień, tym bardziej że przypadki takie są potwierdzone i szczegółowo opisane w „Sprawozdaniu dotyczącym przepisów w zakresie bagażu osobistego – sprawozdawczość dotycząca kwestii związanych z wdrożeniem art. 41 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009, która została wprowadzona rozporządzeniem Rady nr 274/2008”. Ponownie nie wydaje się jednak, aby inicjatywa ustawodawcza była odpowiednim instrumentem do rozwiązania problemu nadużyć. Właściwsze wydaje się opracowanie praktyk i instrumentów administracyjnych mających na celu walkę z tymi nadużyciami. Przepisy określone w art. 84 i 87 dyrektywy Rady 2009/132/WE i w art. 107 i 110 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009 mogłyby służyć jako podstawa do opracowywania takich instrumentów i praktyk.

W związku z tym utrzymuje się w mocy zwolnienie w odniesieniu do paliwa znajdującego się w standardowym zbiorniku paliwa pojazdów, jak również zwolnienie w odniesieniu do paliwa znajdującego się w przenośnym kanistrze w ilości nieprzekraczającej 10 litrów. Komisja jest jednak gotowa współpracować z zainteresowanymi państwami członkowskimi nad opracowaniem narzędzi administracyjnych i najlepszych praktyk, które zapewnią należytą odpowiedź na opisane scenariusze problemowe, a następnie przekazać tę wiedzę innym państwom członkowskim.

2.2.8. *Artykuł 14 – Minimalna kwota podatku*

Jedno państwo członkowskie zwróciło się z pytaniem, czy kwota, o której mowa w art. 14 (10 EUR), ma zastosowanie zarówno do VAT, jak i akcyzy (łącznie 10 EUR), czy do każdego podatku z osobna (10 + 10 EUR).

Zgodnie z art. 14 „państwa członkowskie mogą nie nakładać VAT lub akcyzy na przywóz towarów przez podróżnych, jeżeli kwota podatku, który miałby zostać nałożony, wynosi 10 EUR lub mniej”.

Komisja pragnie wyjaśnić, że ta minimalna kwota podatku odnosi się do łącznego obliczonego podatku (VAT i akcyzy).

2.2.9. *Związek między progami pieniężnymi a ograniczeniami ilościowymi*

W „Sprawozdaniu dotyczącym przepisów w zakresie bagażu osobistego – sprawozdawczość dotycząca kwestii związanych z wdrożeniem art. 41 rozporządzenia Rady (WE) nr 1186/2009, która została wprowadzona rozporządzeniem Rady nr 274/2008” państwa członkowskie skrytykowały możliwość wyboru między progami pieniężnymi a ograniczeniami ilościowymi, twierdząc, że może być ona zbyt liberalna i spowoduje zakłócenia konkurencji między państwami członkowskimi. Państwa członkowskie nie zgłosiły żadnych takich zakłóceń konkurencji w odniesieniu do akcyzy ani nie dostarczyły danych ekonomicznych na poparcie takiego przypuszczenia.

W związku z tym Komisja nie zamierza na tym etapie ponownie wszczynać dyskusji na temat związku między programami pieniężnymi a ograniczeniami ilościowymi.

2.2.10. Żegluga śródlądowa i przewóz osób na rzece Dunaj

Przedsiębiorca zapytał, dlaczego podróżni wpływający do UE rzeką Dunaj na statku rzeczonym nie mogą czerpać korzyści ze zwolnień przysługujących podróżnym. Służby Komisji nie były w stanie udzielić natychmiastowej odpowiedzi na to pytanie i omówią je z państwami członkowskimi, ponieważ wydaje się, że dotyczy ono kwestii równego traktowania podatkowego.

Komisja omówi temat żeglugi śródlądowej i przewozu osób na rzece Dunaj z państwami członkowskimi w ramach Komitetu ds. Podatku Akcyzowego.

3. OGÓLNA OCENA I WNIOSEK

Konsultacje z państwami członkowskimi dostarczyły aktualny obraz obecnego stosowania prawa wspólnotowego w prawodawstwie krajowym. Przeważająca większość państw członkowskich jest zadowolona z przepisów i nie widzi potrzeby zmiany obecnej dyrektywy. Znaczna liczba otrzymanych uwag dotyczy wyłącznie zmian językowych/redakcyjnych. Z tych względów Komisja proponuje, aby na obecnym etapie nie podejmować żadnej inicjatywy ustawodawczej, która miałaby na celu zmianę dyrektywy dotyczącej zwolnień przysługujących podróżnym. Komisja jest jednak gotowa współpracować z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu opracowania narzędzi administracyjnych i najlepszych praktyk, które zapewnią należytą odpowiedź na konkretne scenariusze problemowe, a następnie przekazać tę wiedzę innym państwom członkowskim.

W niniejszym sprawozdaniu uwzględniono wszystkie otrzymane istotne uwagi. Państwa członkowskie znajdują w nim wytyczne dotyczące poszczególnych pytań, odnoszących się głównie do definicji i interpretacji terminów technicznych wykorzystywanych do celów stosowania przedmiotowej dyrektywy. Niektóre uwagi dotyczą szerszych kwestii, które regulują inne przepisy dotyczące podatku akcyzowego (zwłaszcza ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego określone w rozporządzeniu Rady 2008/118/WE). Uwagi te zostaną uwzględnione przy sporządzaniu wniosku w sprawie zmiany takich przepisów.

4. ZAŁĄCZNIK

Przegląd stosowania zwolnień oraz wyższych/niższych ograniczeń ilościowych w państwach członkowskich zgodnie z art. 7, 8, 13, 14 i 15 dyrektywy Rady 2007/74/WE

Zgodnie z art. 7, 8, 13, 14 i 15 dyrektywy Rady 2007/74/WE państwa członkowskie mogą korzystać ze zwolnień oraz wyższych/niższych ograniczeń ilościowych przy wdrażaniu przepisów przedmiotowej dyrektywy. Przepisy te stosuje się na poziomie krajowym. Poniższe tabele przedstawiają przegląd stosowania takich zwolnień w państwach członkowskich.

Wdrożenie obniżonych ograniczeń ilościowych/obniżonego progu pieniężnego zgodnie z art. 7 ust. 2 i art. 8 ust. 1–2

Państwo członkowskie	Obniżony próg pieniężny zgodnie z art. 7 ust. 2 wyrażony w EUR	Obniżone ograniczenia ilościowe w odniesieniu do wszystkich podróży zgodnie z art. 8 ust. 1	Obniżone ograniczenia ilościowe w odniesieniu do podróży innych niż podróże w transporcie lotniczym (art. 8 ust. 2)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
AT*	150	Nie	Nie
BE	175	Nie	Nie
BG	Nie	Częściowo tak	Tak
CY	175	Nie	Nie
CZ	200	Nie	Nie
DE	175	Nie	Nie
DK	Nie	Nie	Nie
EE	Nie	Tylko w odniesieniu do art. 8 ust. 1 lit. a) i d)	Nie dotyczy
EL	150	Nie	Tak
ES	150	Nie	Nie
FI	Nie	Nie	Nie
FR	150	Nie	Nie
HU	150	Nie	Tak
IE	215	Nie	Nie
IT	150	Nie	Nie
LT	147,70	Nie	Tak
LU	175	Nie	Nie
LV	282,01	Nie	Tak
MT	Nie	Nie	Nie
NL	Nie	Nie	Nie
PL	Nie	VAT: nie. Akcyza: w obu przypadkach.	Tak
PT	150	Nie	Nie
RO	Nie	Tylko w odniesieniu do art. 8 ust. 1 lit. a)	Nie
SE	Nie	Nie	Tak (tylko w pewnym stopniu)
SI	150	Nie	Nie
SK	Nie	Częściowo tak	Tak
UK	Nie	Nie	Nie

* W odniesieniu do podróży przybywających z Samnautal Austria stosuje art. 8 ust. 3.

Wdrożenie obniżonych ograniczeń ilościowych/obniżonego progu pieniężnego zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. a)

Państwo członkowskie	Tytoń a) papierosy b) cygaretki c) cygara d) tytoń do palenia	Alkohol i napoje alkoholowe a) o mocy powyżej 22 % obj. lub alkohol etylowy nieskażony o mocy 80 % obj. i powyżej b) o mocy 22 % obj. lub niższej c) wino niemusujące d) piwo	Paliwo a) standardowy zbiornik b) przenośny kanister	Próg pieniężny (maksymalna wartość wyrażona w EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25 g	a) 0,25 litra b) 0,75 litra c) 1 litr d) 2 litry	Nie dotyczy	20 EUR w tym 4 EUR na żywność i napoje bezalkoholowe
BE	Nie	Nie	Nie	Nie
BG	Nie	Nie	Nie	Nie
CY	Nie	Nie	Nie	Nie
CZ	Nie	Nie	Nie	Nie
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0 litrów b) 0 litrów c) 0 litrów d) 0 litrów	Nie dotyczy	90 EUR
DK	Nie	Nie	Nie	Nie
EE	Nie	Nie	Nie	Nie
EL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 1 litr b) 2 litry c) 4 litry d) 16 litrów	a) paliwo w standardowym zbiorniku b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	175 EUR
ES	a) 200 miesięcznie	Nie	Nie	Nie
FI	Nie	Nie	Nie	Nie
FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,25 litra b) 0,50 litra c) 0,50 litra d) 4 litry	a) paliwo w standardowym zbiorniku: 200 litrów b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	Maksymalnie 175 EUR (podróżni powyżej 15. roku życia). Podróżni poniżej 15. roku życia: 40 EUR.
HU	Nie	Nie	Nie	Nie
IE	Nie	Nie	Nie	Nie
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25 g	a) 0,125 litra b) 0,250 litra c) 1 litr d) 2 litry	Tylko standardowy zbiornik	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,5 litra b) 0,75 litra c) 0,75 litra d) 4 litry	a) paliwo w standardowym zbiorniku b) brak zwolnień w odniesieniu do przenośnego kanistra	147,70 EUR
LU	Nie	Nie	Nie	Nie
LV	Nie	Nie	Nie	Nie
MT	Nie	Nie	Nie	Nie
NL	Nie	Nie	Nie	Nie
PL	Nie	a) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT) b) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT) c) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT) d) 2 litry (tylko w odniesieniu do VAT)	Nie	Nie
PT	Nie	Nie	Nie	Nie
RO	Nie	Nie	Nie	Nie
SE	Nie	Nie	Nie	Nie
SI	a) 25	a) 0,25 litra	Nie dotyczy	40 EUR

	b) 10 c) 5 d) 250 g	c) 1 litr		
SK	Nie	Nie	Nie	Nie
UK	Nie	Nie	Nie	Nie

Wdrożenie obniżonych ograniczeń ilościowych/obniżonego progu pieniężnego zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. b)

Państwo członkowskie	Wyroby tytoniowe a) papierosy b) cygaretki c) cygara d) tytoń do palenia	Alkohol i napoje alkoholowe a) o mocy powyżej 22 % obj. lub alkohol etylowy nieskażony o mocy 80 % obj. i powyżej b) o mocy 22 % obj. lub niższej c) wino niemusujące d) piwo	Paliwo a) standardowy zbiornik b) przenośny kanister	Próg pieniężny (maksymalna wartość wyrażona w EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25 g	a) 0,25 litra b) 0,75 litra c) 1 litr d) 2 litry	Nie dotyczy	20 EUR w tym 4 EUR na żywność i napoje bezalkoholowe
BE	Nie	Nie	Nie	Nie
BG	Nie	Nie	Nie	Nie
CY	Nie	Nie	Nie	Nie
CZ	Nie	Nie	Nie	Nie
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0 litrów b) 0 litrów c) 0 litrów d) 0 litrów	Nie dotyczy	90 EUR
DK	Nie	Nie	Nie	Nie
EE	Nie	Nie	Nie	Nie
EL	a) 40; b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 1 litr b) 2 litry c) 4 litry d) 16 litrów	a) paliwo w standardowym zbiorniku b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	175 EUR
ES	a) 200 miesięcznie	Nie	Nie	Nie
FI	Nie	Nie	Nie	Nie
FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,25 litra b) 0,50 litra c) 0,50 litra d) 4 litry	a) paliwo w standardowym zbiorniku: 200 litrów b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	Maksymalnie 175 EUR (podróżni powyżej 15. roku życia). Podróżni poniżej 15. roku życia: 40 EUR.
HU	Nie	Nie	Nie	Nie
IE	Nie	Nie	Nie	Nie
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25 g	a) 0,125 litra b) 0,250 litra c) 1 litr d) 2 litry	Tylko standardowy zbiornik	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,5 litra b) 0,75 litra c) 0,75 litra d) 4 litry	a) paliwo w standardowym zbiorniku b) brak zwolnień w odniesieniu do przenośnego kanistra	147,70 EUR
LU	Nie	Nie	Nie	Nie
LV	Nie	Nie	Nie	Nie
MT	Nie	Nie	Nie	Nie
NL	Nie	Nie	Nie	Nie
PL	Nie	a) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT) b) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT)	Nie	Nie

		c) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT) d) 2 litry (tylko w odniesieniu do VAT)		
PT	Nie	Nie	Nie	Nie
RO	Nie	Nie	Nie	Nie
SE	Nie	Nie	Nie	Nie
SI	a) 25 b) 10 c) 5 d) 250 g	a) 0,25 litra c) 1 litr	Nie dotyczy	40 EUR
SK	Nie	Nie	Nie	Nie
UK	Nie	Nie	Nie	Nie

Wdrożenie obniżonych ograniczeń ilościowych/obniżonego progu pieniężnego zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. c)

Państwo członkowskie	Wyroby tytoniowe a) papierosy b) cygaretki c) cygara d) tytoń do palenia	Alkohol i napoje alkoholowe a) o mocy powyżej 22 % obj. lub alkohol etylowy nieskażony o mocy 80 % obj. i powyżej b) o mocy 22 % obj. lub niższej c) wino niemusujące d) piwo	Paliwo (a) standardowy zbiornik b) przenośny kanister	Próg pieniężny (maksymalna wartość wyrażona w EUR)
AT	a) 25 b) 10 c) 5 d) 25 g	a) 0,25 litra b) 0,75 litra c) 1 litr d) 2 litry.	Nie dotyczy	20 EUR, w tym 4 EUR na żywność i napoje bezalkoholowe
BE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,25 litra b) 0,50 litra c) 2 litry d) 8 litrów	a) standardowy zbiornik: brak b) przenośny kanister: brak	Maksymalna wysokość: 175 EUR
BG	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 1 litr b) 1 litr c) 2 litry d) 4 litry	a) paliwo w standardowym zbiorniku b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	150 EUR
CY	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,25 litra b) 0,50 litra c) 1 litr d) 3 litry	Nie dotyczy	35 EUR
CZ	Nie dotyczy	Nie dotyczy	Nie dotyczy	300 EUR
DE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0 litrów b) 0 litrów c) 0 litrów d) 0 litrów	Nie dotyczy	90 EUR
DK	Nie	Nie	Nie	Nie
EE	Nie	Nie	Nie	Nie
EL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 1 litr b) 2 litry c) 4 litry d) 16 litrów	a) paliwo w standardowym zbiorniku b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	175 EUR
ES	Nie	Nie	Nie	30 lub 43 EUR
FI	Miesięcznie: a) 200 b) 100 c) 50 d) 250 g	Miesięcznie: a) 1 litr b) 2 litry c) 4 litry d) 16 litrów	Miesięcznie: a) paliwo w standardowym zbiorniku b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	430 EUR miesięcznie (w odniesieniu do podróży w transporcie lotniczym i morskim). W odniesieniu do podróży w transporcie lądowym próg pieniężny dla towarów przywożonych jednorazowo wynosi maksymalnie 300 EUR.

FR	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,25 litra b) 0,50 litra c) 0,50 litra d) 4 litry	a) paliwo w standardowym zbiorniku: 200 litrów b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	Maksymalnie 175 EUR (podróźni powyżej 15. roku życia). Podróźni poniżej 15. roku życia: 40 EUR.
HU	Nie	Nie	Nie	Nie
IE	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50g	a) 0,35 litra b) 0,50 litra c) 0,75 litra d) 4 litry	a) paliwo w standardowym zbiorniku b) 10 l paliwa w przenośnym kanistrze	430 EUR
IT	a) 20 b) 10 c) 5 d) 25 g	a) 0,125 litra b) 0,250 litra c) 1 litr d) 2 litry	Tylko standardowy zbiornik	50 EUR
LT	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,5 litra b) 0,75 litra c) 0,75 litra d) 4 litry	a) paliwo w standardowym zbiorniku b) brak zwolnień w odniesieniu do przenośnego kanistra	147,70 EUR
LU	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 0,25 litra b) 0,5 litra c) 2 litry d) 8 litrów	Nie dotyczy	175 EUR
LV	Nie	Nie	Nie	Nie
MT	Nie	Nie	Nie	Nie
NL	a) 40 b) 20 c) 10 d) 50 g	a) 1 litr b) 1 litr c) 2 litry d) 8 litrów	Brak obniżonego ograniczenia ilościowego	Brak obniżonego progu
PL	Nie	a) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT) b) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT) c) 0,5 litra (tylko w odniesieniu do VAT) d) 2,0 litry (tylko w odniesieniu do VAT)	Nie	Nie
PT	a) 80 b) 20 c) 10 d) 50 g	Nie dotyczy	Nie dotyczy	200 EUR
RO	Nie	Nie	Nie	Nie
SE	a) 100 b) 20 c) 20 d) 100 g	a) 0 litrów b) 0 litrów c) 0 litrów d) 0 litrów.	Nie dotyczy	0 EUR
SI	a) 25 b) 10 c) 5 d) 250 g	a) 0,25 litra c) 1 litr	Nie dotyczy	40 EUR
SK	Nie	Nie	Nie	Nie
UK	Nie	Nie	Nie	Nie

Wdrożenie wyjątków zgodnie z art. 14 i 15

Państwo członkowskie	Wyjątki przewidziane w art. 14 (brak opodatkowania VAT i akcyzą, jeżeli kwota podatku wynosi 10 EUR lub mniej)	Wyjątki przewidziane w art. 15 (dostosowanie/zaokrąglenie waluty krajowej do euro)*
AT	Tak	Nie

BE	Nie	Nie
BG	Nie	Nie
CY	Tak	Nie
CZ	Tak	Tak (tylko w odniesieniu do art. 15 ust. 2)
DE	Nie	Nie
DK	Nie	Nie
EE	Nie	Nie
EL	Nie	Nie
ES	Nie	Nie
FI	Nie	Nie
FR	Nie	Nie
HU	Nie	Tak (tylko w odniesieniu do art. 15 ust. 2)
IE	Nie	Nie
IT	Tak	Nie
LT	Nie	Tak (tylko w odniesieniu do art. 15 ust. 2)
LU	Tak	Nie
LV	Nie	Tak (tylko w odniesieniu do art. 15 ust. 2)
MT	Tak	Nie
NL	Nie	Nie
PL	Tak	Nie
PT	Tak	Nie
RO	Tak	Nie
SE	Tak	Tak
SI	Nie	Nie
SK	Nie	Nie
UK	Nie	Tak