

Zerowa stawka VAT dla przemysłu okrętowego od 1 stycznia 2017

Przemysław Rusak, konsultant podatkowy – [księgowość Gdańsk](#) Rödl & Partner

Za miesiąc zostanie rozszerzony katalog statków, których dostawa oraz import będą opodatkowane na korzystniejszych zasadach. Obejmie on wszelkie jednostki pływające używane do żeglugi, celów handlowych, przemysłowych i połowów.

1 stycznia 2017 r. wejdzie w życie ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Wśród jej założeń przedstawionych przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej oraz Żeglugi Śródlądowej znalazły się m.in. rozwój przemysłu okrętowego w Polsce, rozwój ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków, wzrost zatrudnienia i utrzymanie wykwalifikowanych pracowników przemysłu okrętowego i w produkcji komplementarnej, jak również zapewnienie konkurencyjnych zasad funkcjonowania na rynku międzynarodowym. Ma to być odpowiedzią na silne dotowanie przemysłu okrętowego przez państwa Azji Wschodniej. Rząd zamierza osiągnąć ww. cele wprowadzając nową ustawę wiele zachęt dla przemysłu stoczniowego, takich jak możliwość opodatkowania przychodu przez przedsiębiorców okrętowych zryczałtowanym 1-procentowym podatkiem oraz wprowadzając zmiany do ustawy o specjalnych strefach ekonomicznych, które umożliwią tworzenie takich stref na terenach, na których będzie prowadzona działalność związana z budownictwem okrętowym.

W nowej ustawie znalazły się również przepisy nowelizujące ustawę o VAT, które rozszerzają możliwość stosowania preferencyjnej zerowej stawki VAT dla transakcji związanych z dostawą lub importem statków.

Zero procent

Jedną z przesłanek rozszerzenia możliwości stosowania stawki zerowej VAT ma być poprawa płynności finansowej sektora stoczniowego poprzez nieobciążanie dostaw na rzecz przedsiębiorców okrętowych tym podatkiem, na którego odliczenie przedsiębiorca musi dzisiaj czekać aż do zakończenia budowy statku. Z prac komisji sejmowych wynika, że zamierzeniem ustawodawcy jest m.in. ułatwienie w uzyskaniu finansowania na inwestycje dotyczące budowy nowych statków. Brak konieczności oczekiwania na zwrot VAT ma ułatwić przedsiębiorcom okrętowym zebranie wkładu własnego i umożliwić otrzymanie dofinansowania na nowe inwestycje od podmiotów takich jak Korporacja Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych.

Ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych nowelizuje treść art. 83 ustawy o VAT, który reguluje szczególne przypadki zastosowania stawki zero proc. Zmiana dotyczy rozszerzenia katalogu statków, których dostawa oraz import będą mogły skorzystać z tej preferencyjnej stawki. Do 31 grudnia 2016 r. ze stawki zerowej mogą korzystać jedynie dostawy lub import typów statków określonych w art. 83 ust. 1 ustawy o VAT. Katalog ten ma charakter zamknięty i jako taki powinien być interpretowany w sposób możliwie ścisły, gdyż ustanawia on szczególny, wyjątkowy przypadek uprawniający do stosowania preferencyjnej stawki VAT.

Szerszy zbiór

Od przyszłego roku zmieni się charakter tego katalogu, w związku z czym stawką zerową zostaną objęte dostawy oraz import wszelkich jednostek pływających używanych do żeglugi na pełnym morzu i przewożących odpłatnie pasażerów lub używanych do celów handlowych, przemysłowych lub do połowów, jak również używanych na morzu statków ratowniczych morskich i łodzi ratunkowych oraz jednostek pływających używanych do rybołówstwa przybrzeżnego. Zmiana jest istotna ze względu na zmianę sposobu interpretacji art. 83 ustawy o VAT, który będzie obejmował możliwie szeroki, otwarty zbiór statków, a nie jak dotychczas katalog o charakterze enumeratywnym. Nowelizacja implementuje w szerszym niż dotychczas zakresie zapisy art. 148 dyrektywy 2006/112/WE (Dyrektywa o VAT).

Dodatkowym ułatwieniem dla przemysłu okrętowego ma być zniesienie wymogu, aby dostawa statków lub import były dokonywane na rzecz armatora morskiego.

Także kutry rybackie

Oprócz rozszerzenia katalogu statków, których dostawa lub import uprawnia do zastosowania zerowej stawki VAT, jedną z ważniejszych zmian jest objęcie stawką preferencyjną dostawy oraz importu jednostek pływających używanych do rybołówstwa przybrzeżnego, czyli przede wszystkim kutrów rybackich. Zmiana ta powinna wspomóc nie tylko stocznie zajmujące się budową kutrów, ale może także stanowić wsparcie dla przemysłu i rybołówstwa.

Zmiany dotyczą również objęcia stawką zero proc. dostaw lub importu części do jednostek pływających pod warunkiem, że części takie będą w nie wbudowywane lub będą służyły ich eksploatacji.

Z ustawy o VAT zniknie również zastrzeżenie dotyczące opodatkowania dostaw lub importu części wyposażenia pełną stawką VAT, w przypadku gdy będzie ono służyć celom rozrywki i sportu.

Niejasności przy remontach

Niezmienione pozostają przepisy art. 83 ust. 15 ustawy o VAT dotyczące usług polegających na remoncie, przebudowie lub konserwacji statków, dla których ustawodawca uzależnia zastosowanie stawki zerowej od zakwalifikowania statku do klasy ex 30.11. Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU). Klasa PKWiU ex 30.11 nie pokrywa się jednak z definicją jednostki pływającej wprowadzanej przez ustawę o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych, co powoduje wątpliwości interpretacyjne, jak również niespójność w treści samej ustawy o VAT. Określenie PKWiU ex w myśl ustawy o VAT oznacza zakres węższy niż określony w danym grupowaniu Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług, w konsekwencji przepis ten należy interpretować bardzo ściśle.

Przykład

W nowym stanie prawnym dostawa lub import statków o głównym napędzie żaglowym, służących do przewozu pasażerów będzie objęta stawką zerową VAT, natomiast wykonanie usługi remontu, przebudowy lub konserwacji takiego statku będzie opodatkowane stawką 23 proc.

Fiskus wymaga ponadto, aby podatnicy sami dokonywali klasyfikacji statków według PKWiU, co może powodować dodatkowe wątpliwości i zwiększać ryzyko błędnego wyboru stawki VAT. Artykuł 148 przywoływanej wcześniej Dyrektywy o VAT nie obejmuje rozróżnień pomiędzy typami statków i zwalnia z podatku przebudowę, naprawę, konserwację jednostek pływających. Teoretycznie podatnicy mogliby próbować stosować zapisy art. 148 Dyrektywy o VAT bezpośrednio, ignorując zapis ustawy dotyczący konieczności zaklasyfikowania statku do PKWiU ex.30.11 w celu stosowania zerowej stawki VAT. Organy podatkowe nie zgadzają się jednak z taką interpretacją, argumentując że przepisy te zostały implementowane do ustawy o VAT w sposób wystarczający, a także zapewniający realizację zamierzonego przez Dyrektywę o VAT celu (interpretacja Izby Skarbowej w Warszawie z 30 kwietnia 2012 r., IPPP3/443-168/12-2/JK).

Ze względu na rozbieżności pomiędzy przepisami tego samego artykułu, należałoby postulować ujednoczenie katalogu statków, których remont, konserwacja lub przebudowa objęte są stawką zerową, aby pokrywał się z katalogiem statków, których dostawa lub import objęte są tą samą preferencyjną stawką. Zapewniałoby to również większą spójność pomiędzy prawem unijnym a krajowym.

Autor jest księgowym i konsultantem podatkowym w Rödl & Partner w Gdańsku

podstawa prawna: ustawa z 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych (DzU z 2016 r. poz. 1206)

podstawa prawna: ustawa z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (tekst jedn. DzU z 2016 r. poz. 710 ze zm.)

Źródło: <http://www.rp.pl/VAT/311289987-Zerowa-stawka-VAT-dla-przemyslu-okretowego-od-1-stycznia-2017.html?#ap-1>