

Warszawa, dnia 29 sierpnia 2019 r.

Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów  
ul. Rejtana 17  
02-516 Warszawa

**Pan Tadeusz Kościński**  
**Podsekretarz Stanu**  
Ministerstwo Finansów  
ul. Świętokrzyska 12  
00-916 Warszawa

Znak sprawy: PT9.8101.3.2019

**Opinia w sprawie opodatkowania VAT transakcji realizowanych przy wykorzystaniu kart paliwowych po wyroku TSUE w sprawie C-235/18**

W związku z zawiadomieniem o rozpoczęciu konsultacji podatkowych w sprawie opodatkowania podatkiem od towarów i usług transakcji realizowanych przy wykorzystaniu kart paliwowych, poniżej przedstawiamy stanowisko Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów w tym zakresie.

Model funkcjonowania kart paliwowych w przypadku członków Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów

Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów (dalej: „Związek” lub „PZWLP”) to organizacja branżowa funkcjonująca na rynku flotowym, skupiająca najważniejsze i największe firmy wynajmu krótko-, średnio- i długoterminowego samochodów osobowych i dostawczych (dalej: „Firmy Członkowskie”). Firmy Członkowskie to zarówno podmioty, które użytkują karty paliwowe w swojej działalności, jak i podmioty, które oferują karty paliwowe swoim klientom.

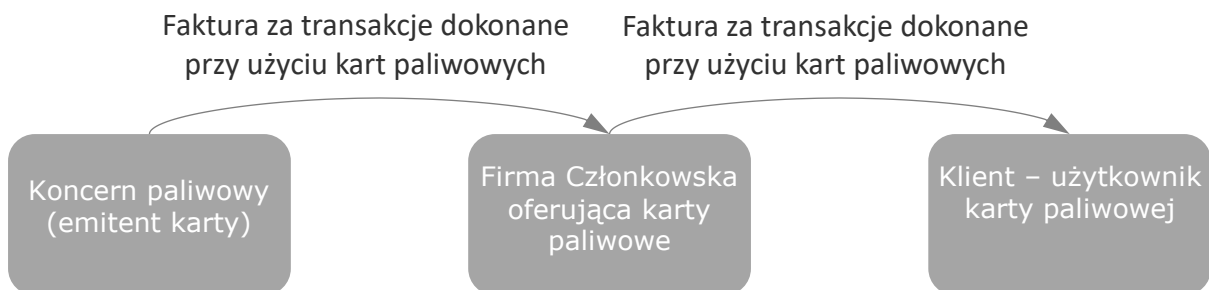
Co do zasady, Firmy Członkowskie nie są emitentami kart paliwowych i korzystają z kart paliwowych emitowanych przez koncerny paliwowe lub podmioty współpracujące z koncernami paliwowymi (dalej: „Operatorzy”). W związku z powyższym, Firmy Członkowskie zawierają umowy z Operatorami o wydanie i używanie kart paliwowych. Przedmiotem umów jest ustalenie zasad nabywania danych towarów i usług (przede wszystkim paliw) na określonych stacjach paliwowych poprzez dokonywanie transakcji bezgotówkowych przy użyciu kart paliwowych. Jednocześnie, takie umowy regulują kwestie wzajemnych rozliczeń oraz płatności z tytułu wykorzystywania kart paliwowych.

Na podstawie umów zawartych z Operatorami, Firmy Członkowskie udostępniają karty paliwowe swoim klientom. Jak wynika z umów, karty paliwowe pozostają własnością Operatorów. Jednocześnie, umowy przewidują wydawanie kart różnego rodzaju, tj. takich,

które są (i) wystawiane na nazwisko użytkownika pojazdu (karta imienna), (ii) na numer rejestracyjny pojazdu (karta przypisana do pojazdu) lub też (iii) karty wystawiane na okaziciela.

W związku z transakcjami dokonywanymi przez klientów przy użyciu kart paliwowych na stacjach benzynowych, Operatorzy wystawiają na Firmy Członkowskie faktury za zakupy dokonane w określonych okresach rozliczeniowych. Kolejno, w oparciu o otrzymane od Operatorów faktury, Firmy Członkowskie przygotowują i przedstawiają swoim klientom podsumowanie wydatków poniesionych przy użyciu karty paliwowej w danym okresie rozliczeniowym. Dominującą pozycję wśród transakcji dokonywanych przy użyciu kart paliwowych stanowi zakup paliwa. Natomiast, w zależności od zawartych umów karta paliwowa może także służyć m.in. do regulowania opłat za przejazd autostradami lub bezgotówkowego zakupu określonych towarów/usług na stacjach benzynowych.

Podstawowy scenariusz występujący w przypadku Firm Członkowskich oferujących karty paliwowe swoim klientom:



Powyższy schemat może ulegać pewnym modyfikacjom. W szczególności, w sytuacji gdy Operatorem jest inny podmiot niż koncern paliwowy, może dochodzić do dodatkowej dostawy towarów pomiędzy koncernem paliwowym a emitentem karty paliwowej. Kolejny podmiot w łańcuchu może się także pojawić w sytuacji stacji benzynowych nienależących do koncernu paliwowego (np. w przypadku stacji benzynowych prowadzonych na zasadzie współpracy franczyzowej). Natomiast relacja Firm Członkowskich w zakresie oferowania kart paliwowych ogranicza się do ich klientów oraz Operatorów.

#### Ocena wpływu wyroku TSUE w sprawie C-235/18 na obecną praktykę

Przede wszystkim należy zauważyć, że konkluzje wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 15 maja 2019 r. w sprawie C-235/18 *Vega International Car Transport and Logistic – Trading GmbH* nie powinny znaleźć bezpośredniego zastosowania do wszystkich struktur, w których wykorzystywane są karty paliwowe. Warunki poszczególnych umów i transakcji dokonywanych z wykorzystaniem kart paliwowych są bowiem zróżnicowane, a sam fakt posłużenia się kartą paliwową nie musi prowadzić do konkluzji, że pomiędzy podmiotem udostępniającym kartę a ostatecznym nabywcą nie dochodzi do dostawy towarów.

W naszej ocenie, sytuacja analizowana w przedmiotowym wyroku różni się istotnie od sytuacji Firm Członkowskich działających na polskim rynku, które oferują swoim klientom karty paliwowe. W naszej ocenie, Firmy Członkowskie oferujące karty paliwowe w schematach przedstawionych powyżej należy uznać za podmioty w pierwszej kolejności nabywające paliwo, a następnie odsprzedające je swoim klientom.

Zgodnie bowiem z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 2174; dalej: „ustawa o VAT”), opodatkowaniu podlegają odpłatna dostawa towarów oraz odpłatne świadczenie usług na terytorium kraju. Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy o VAT, przed dostawę towarów należy rozumieć przeniesienie prawa do rozporządzania towarem jak właściciel. Zgodnie natomiast z art. 7 ust. 8 ustawy o VAT, „w przypadku gdy kilka podmiotów dokonuje dostawy tego samego towaru w ten sposób, że pierwszy z nich wydaje ten towar bezpośrednio ostatniemu w kolejności nabywcy, uznaje się, że dostawy towarów dokonał każdy z podmiotów biorących udział w tych czynnościach”. W związku z powyższym, w naszej ocenie niezwykle istotna jest analiza czy w rozważane sytuacje mogą zostać ujęte jako łańcuchowe dostawa towarów, o których mowa w art. 7 ust. 8 ustawy o VAT.

Powyższy przepis wprowadza zasadę, zgodnie z którą, jeżeli kilka podmiotów dokonuje dostawy tego samego towaru, przy czym towar ten jest wydawany przez pierwszego podatnika bezpośrednio ostatniemu, przyjmuje się, że transakcji dokonał każdy z podmiotów biorących udział w obrocie. W ten sposób wprowadzono konstrukcję prawną polegającą na przyjęciu, że dostawy towarów dokonuje każdy z podatników biorących udział w łańcuchu sprzedaży, mimo iż de facto nie doszło do wydania towarów pomiędzy wszystkimi zaangażowanymi podmiotami, tj. udział podmiotu „pośredniczącego” nie stanowiłby z jednej strony nabycia a z drugiej dostawy towarów, gdyby nie przyjęcie takiej konstrukcji (tj. w oparciu wyłącznie o analizę art. 7 ust. 1 ustawy o VAT). Cechą charakterystyczną transakcji łańcuchowych jest zatem to, że podmiot, znajdujący się pomiędzy pierwszym dostawcą, a ostatnim w kolejności nabywcą, nie dokonuje wydania towaru. Niemniej jednak, uznaje się, że podmiot taki również dokonuje dostawy towarów podlegającej opodatkowaniu VAT.

Powyższa konstrukcja wiąże się z tym, że każdy z podmiotów (podatników VAT) uczestniczących w transakcji łańcuchowej – jako podatnik dokonujący dostawy towarów – ma obowiązek wystawienia faktury z tego tytułu zgodnie z art. 106b ust. 1 ustawy o VAT.

Analizując zatem sam przepis art. 7 ust. 8 ustawy o VAT, a także mając na uwadze przedstawiony stan faktyczny, należy dojść do generalnego wniosku, że transakcje dokonywane z użyciem kart paliwowych odpowiadają w praktyce schematowi rozliczania tzw. dostaw łańcuchowych.

Należy bowiem wskazać, że w ramach takich transakcji (i) uczestniczy kilka podmiotów, (ii) transakcje pomiędzy podmiotami dotyczą tego samego towaru (głównie paliwa), przy czym (iii) pierwszy z nich (tu: koncern paliwowy) wydaje towar bezpośrednio ostatniemu w kolejności nabywcy (tu: klient Firmy Członkowskiej). W konsekwencji zaistnienia powyższych przesłanek, w praktyce można uznać, że – zgodnie z dyspozycją art. 7 ust. 8 ustawy o VAT – dostawy towarów w rozumieniu ustawy o VAT dokonał każdy z podmiotów biorących udział w tych czynnościach.

Art. 7 ust. 8 ustawy o VAT posługuje się określeniem: „dokonuje dostawy w ten sposób, że (...)”. Mając na uwadze, że definicja „dostawy towarów” znajduje się w art. 7 ust. 1 ustawy o VAT, wydaje się zatem, że dostawa łańcuchowa w rozumieniu art. 7 ust. 8 ustawy o VAT powinna zawierać wszelkie cechy generalnie właściwe dla „dostawy towarów” w rozumieniu art. 7 ust. 1, z pominięciem jedynie faktu dokonania „wydania” towaru pomiędzy wszystkimi uczestnikami łańcucha.

Mając na uwadze powyższe, należy rozważyć co należy rozumieć przez samą „dostawę towarów”, do której odnosi się art. 7 ust. 8 ustawy o VAT. Zgodnie z definicją zawartą w art. 7 ust. 1 ustawy o VAT, przez dostawę towarów rozumie się „przeniesienie prawa do rozporządzania towarami jak właściciel”. Definicja ta (nawiązująca wprost do przepisów dyrektywy unijnej) była przedmiotem orzecznictwa TSUE. Szczególnie istotny w tej kwestii jest wyrok TSUE w sprawie C-320/88 Staatssecretaris van Financiën v. Shipping, w którym stwierdzono, iż dla uznania danej czynności za opodatkowaną dostawę towarów nie ma znaczenia, czy dochodzi do przeniesienia własności towaru według prawa właściwego dla danego kraju. Według TSUE: „dostawę towarów należy interpretować jako przeniesienie prawa do dysponowania prawem rzeczowym (majątkiem), nawet jeśli nie nastąpiło faktyczne przeniesienie własności tego majątku w świetle przepisów prawa cywilnego”. Jednocześnie, w niniejszym wyroku, TSUE wprowadził na potrzeby VAT kategorię „własności w sensie ekonomicznym”, co oznacza, że definicja dostawy towarów powinna obejmować zarówno wszelkie przypadki, gdy prawo własności do towarów zostało przeniesione, jak i te sytuacje, gdy bez prawnego przeniesienia własności towarów przeniesiono w istocie faktyczne władztwo nad rzeczą.

Podobnie na ten temat wypowiadają się sądy administracyjne. Przykładowo, NSA w wyroku z 15 kwietnia 2014 r. (sygn. I FSK 657/13) uznał, że „zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy o VAT za dostawę towarów uznaje się "przeniesienie prawa do rozporządzania towarami jak właściciel", przy czym musi mieć ona charakter odpłatny. Akcent sformułowanej definicji położony został głównie na podkreślenie przeniesienia ekonomicznego władztwa nad rzeczą w taki sposób, aby nabywca mógł nią dysponować podobnie jak właściciel. Definicja ta jest zatem bardzo szeroka, wskazująca, że istotny jest przede wszystkim ekonomiczny, a nie prawny, aspekt transakcji, w ramach której podatnik przenosi na nabywcę prawo do rozporządzania towarami jak w przypadku własności.”

Mając zatem na względzie powyższe uwagi, należy rozważyć czy Firmy Członkowskie – dla celów zastosowania mechanizmu łańcuchowej dostawy towarów – jako ogniwo „pośrednie” w tej dostawie dysponują prawem do rozporządzania towarami jak właściciel (z wyłączeniem cechy fizycznego posiadania towaru na skutek jego nabycia oraz następnie wydania towaru, skoro dyspozycja art. 7 ust. 8 ustawy o VAT pozwala uznać za dostawę towarów także transakcję, w której nie wszyscy jej uczestnicy wchodzi w posiadanie towaru oraz dokonują jego wydania).

Konieczne jest zatem przede wszystkim przeanalizowanie stopnia zaangażowania/wpływu dostawcy kart paliwowych na realizowane transakcje sprzedaży paliwa. Innymi słowami należy przeanalizować na ile aktywny jest udział takiego pośrednika w łańcuchu dostaw paliwa i jaki jest wpływ takiego pośrednika na kształtowanie istotnych elementów dotyczących zarówno dokonywanych przez niego zakupów, jak i dalszej sprzedaży.

W naszej ocenie, w przypadku Firm Członkowskich ich udział w takim łańcuchu dostaw jest na tyle istotny, że konieczne jest uznanie takiego pośrednika za nabywcę towaru oraz następnie jego sprzedawcę. Świadczą o tym m.in. następujące okoliczności:

- wpływ na kształtowanie ceny towaru nabywanego przez podmiot korzystający z karty paliwowej – zarówno w zakresie relacji z Operatorami jak i klientami korzystającymi z kart paliwowych, Firmy Członkowskie mają wpływ na cenę nabywanego/sprzedawanego paliwa. W związku z powyższym, ceny paliwa

stosowane w rozliczeniach Firm Członkowskich różnią się zwykle od cen paliwa widocznych na stacjach benzynowych. Kształtowanie tych cen odbywa się zwykle poprzez udzielanie rabatów. Przy czym należy zauważyć, że udzielenie rabatu i jego wysokość może być uzależnione przykładowo od osiągnięcia określonego poziomu zakupów;

- wpływ na częstotliwość i miejsce korzystania z kart paliwowych – Firmy Członkowskie mają możliwość ustalania limitów dobowych bądź transakcyjnych dla poszczególnych kart paliwowych. Dodatkowo, należy zauważyć, że fakt posiadania karty paliwowej przez klienta nie oznacza możliwości zakupu paliwa w dowolnym miejscu i na dowolnych stacjach benzynowych. Umowy zawierane przez Firmy Członkowskie z klientami określają, na których stacjach benzynowych możliwe jest korzystanie z karty paliwowej, a także wskazują przykładowo czy możliwe jest korzystanie z kart paliwowych jedynie na terytorium Polski czy też także w wypadku zakupów dokonywanych poza granicami Polski;
- wpływ na asortyment towarów i usług nabywanych z wykorzystaniem kart paliwowych – Firmy Członkowskie oferujące swoim klientom karty paliwowe mają także wpływ na asortyment towarów i usług, które mogą być nabywane z wykorzystaniem kart paliwowych. Emitenci kart paliwowych umożliwiają bowiem dokonywanie za pomocą kart paliwowych zakupów paliwa ale także płynów eksploatacyjnych, kosmetyków samochodowych, usług takich jak myjnia oraz dokonywania płatności za przejazd autostradami. Firmy Członkowskie oferując swoim klientom karty paliwowe mogą ograniczać/modyfikować asortyment towarów i usług w odniesieniu do wszystkich lub poszczególnych kart wydanych danemu klientowi;
- możliwość blokowania karty paliwowej – w przypadkach określonych w umowie z klientem (np. w sytuacji wystąpienia po stronie klienta zaległości w płatnościach), Firma Członkowska jest uprawniona do zablokowania karty paliwowej;
- udział w procesie reklamacyjnym – Firmy Członkowskie biorą udział w procesie reklamacyjnym w przypadku roszczeń reklamacyjnych zgłaszanych przez klientów np. z tytułu wadliwego towaru (w szczególności paliwa). W przypadku roszczeń reklamacyjnych istnieje zwykle obowiązek ich zgłaszania przez klientów za pośrednictwem Firmy Członkowskiej;
- ponoszenie ryzyka niewypłacalności klientów korzystających z kart paliwowych – w przypadku transakcji dokonywanych przez klientów z wykorzystaniem kart paliwowych to Firmy Członkowskie ponoszą ryzyko niewypłacalności klientów. Takiego ryzyka nie ponoszą natomiast Operatorzy.

W naszej ocenie, w sytuacji gdy powyższe warunki są spełnione, a zatem gdy Firma Członkowska ma wpływ na określone elementy przeprowadzanych transakcji, należy uznać, że taka spółka uzyskuje prawo do rozporządzania paliwem jak właściciel, a w konsekwencji, że na gruncie VAT dokonuje w pierwszej kolejności nabycia tego paliwa a następnie jego sprzedaży.

Dodatkowo, w naszej ocenie, wskazane okoliczności nie muszą wystąpić łącznie, aby możliwe było twierdzenie, że podmiot pośredniczący w transakcji nabywa prawo do rozporządzania towarem jak właściciel oraz następnie przenosi takie prawo na klienta. W naszej ocenie, wystarczające jest jeśli spełnione będą jedynie niektóre z wymienionych okoliczności, przy czym wydaje się, że szczególne znaczenie powinna mieć pierwsza z

wymienionych okoliczności, a zatem wpływ na kształtowanie ceny towarów. Osiągnięcie marży handlowej stanowiącej w tej sytuacji różnicę między odpłatnością ponoszoną przez Firmy Członkowskie za paliwo nabywane od Operatorów a odpłatnością, którą obciążani są klienci jest, w naszej ocenie, charakterystycznym elementem uczestnictwa w łańcuchu dostaw.

Warto zaznaczyć, że opisane podejście jest powszechną praktyką stosowaną m.in. przez spółki leasingowe działające na polskim rynku i akceptowaną przez organy podatkowe. Należy podkreślić, że prawidłowość takiego podejścia poparta jest szeregiem interpretacji indywidualnych wydawanych przez wiele lat w analogicznych stanach faktycznych. Warto też zwrócić uwagę, że wyrok TSUE w sprawie C-235/18 nie był pierwszym wyrokiem dotyczącym rozliczania VAT w odniesieniu do transakcji dokonywanych przy użyciu kart paliwowych. TSUE wypowiedział się już w podobnej kwestii w sprawie Auto Lease Holland (sygn. C-185/01). Wyrok, choć został wydany kilkanaście lat temu, nie spowodował rewolucji na rynku kart paliwowych.

#### Konsekwencje kwestionowania obecnej praktyki

Przyjęcie odmiennego stanowiska, poprzez uznanie, że w przypadku dokonania zakupu paliwa przez klienta przy użyciu karty paliwowej udostępnionej przez Firmę Członkowską, nie dochodzi na gruncie ustawy o VAT do dostawy towarów pomiędzy Firmą Członkowską a klientem, prowadziłoby do istotnych komplikacji dla wszystkich podmiotów uczestniczących w łańcuchu dostaw. Jeśli chodzi o konsekwencje na gruncie rozliczeń VAT po stronie Firm Członkowskich należy wskazać że przyjęcie takiego podejścia mogłoby prowadzić do konkluzji, że w pierwszej kolejności nie dochodzi do dostawy towarów na rzecz Firmy Członkowskiej oraz że następnie nie dochodzi do dostawy towarów przez Firmę Członkowską na rzecz klienta.

Potencjalnym efektem materializacji powyższego ryzyka, mogłoby być twierdzenie, iż w ramach transakcji dokonywanych przy użyciu kart paliwowych Firma Członkowska nie może być uznana za podmiot znajdujący się „w środku” łańcucha dostaw, jako że świadczy na rzecz swoich klientów jedynie usługę finansowania zakupów paliwa lub innego rodzaju usługę (np. usługę administrowania płatnościami czy też zarządzania kosztami klientów). Z kolei, taka usługa, w zależności od ustaleń w konkretnym stanie faktycznym, mogłaby – zgodnie z art. 41 ust. 1 pkt 38 ustawy o VAT – podlegać zwolnieniu od VAT lub też być opodatkowana stawką podstawową.

W obydwu wskazanych wyżej podejściach (świadczenie przez Firmę Członkowską usługi finansowej lub innej np. administrowania kartami, organizowania i zarządzania procesem zakupowym) Firma Członkowska mogłaby nie mieć prawa do odliczenia podatku VAT naliczonego wynikającego z faktur wystawionych przez Operatorów. Z jednej strony, z uwagi na związek zakupów ze świadczeniem usług zwolnionych, a z drugiej w oparciu o art. 88 ust. 3a pkt 4 lit. a ustawy o VAT, zgodnie z którym „nie stanowią podstawy do obniżenia podatku należnego oraz zwrotu różnicy podatku lub zwrotu podatku naliczonego faktury i dokumenty celne w przypadku gdy wystawione faktury, faktury korygujące lub dokumenty celne stwierdzają czynności, które nie zostały dokonane – w części dotyczącej tych czynności”.

Ponadto, należy zauważyć, że potencjalne ryzyka podatkowe mogą także dotknąć klientów Firm Członkowskich, którym potencjalnie można będzie odmówić prawa do odliczenia VAT

naliczonego z faktur dokumentujących zakup paliwa. Kwestionowanie obecnego podejścia mogłoby się także wiązać ze znacznymi turbulencjami w sytuacji finansowej zainteresowanych podmiotów.

Niezależnie od powyższego, należałoby także rozważyć, czy w analizowanym stanie faktycznym, mając na uwadze stosunki umowne między uczestnikami omawianego łańcucha, Firmę Członkowską rzeczywiście można uznać za podmiot świadczący na rzecz swoich klientów usługę, a w szczególności usługę finansowania. Należy wskazać, że zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o VAT, opodatkowaniu podlegają odpłatna dostawa towarów i odpłatne świadczenie usług na terytorium kraju. Tym samym, kluczowym czynnikiem dla ustalenia, czy dane świadczenie stanowi świadczenie usług jest istnienie odpłatności po stronie świadczącego. W naszej ocenie, w analizowanym schemacie trudno określić które wartości mogłyby zostać uznane za wynagrodzenie Firmy Członkowskiej. W naszej ocenie, za takie wynagrodzenie nie może zostać uznana marża, którą Firmy Członkowskie mogą uzyskiwać w związku z zakupem paliw i następnie ich odsprzedażą na rzecz klientów.

W analizowanej sytuacji nie powinien również znaleźć zastosowania art. 8 ust. 2 ustawy o VAT, który wprowadza swoistą fikcję uznania za odpłatne świadczenie usług pewnych czynności nieodpłatnych. W naszej ocenie, gdyby uznać, że Firma Członkowska wykonuje jednak świadczenie w postaci udzielenia finansowania to nie można uznać, że takie świadczenie wykonywane jest do celów innych niż jej działalność gospodarcza. Tym samym, przepis art. 8 ust. 2 ustawy o VAT nie powinien znaleźć zastosowania w rozważanym stanie faktycznym.

W konsekwencji, w świetle powyższych uwag niezasadne jest naszym zdaniem stanowisko, że spółki udostępniające karty paliwowe (tu: Firmy Członkowskie) emitowane przez Operatorów świadczą usługi finansowania w stosunku do swoich klientów. Tym samym, z uwagi na niewypełnienie podstawowego warunku (tj. ustalenia odpłatności) determinującego istnienie odpłatnego świadczenia usługi, a także niewypełnienie hipotezy art. 8 ust. 2 ustawy o VAT, w naszej ocenie, koncepcja, zgodnie z którą spółka oferująca karty paliwowe świadczy usługę finansową (finansowania) nie znajduje uzasadnienia i nie powinna znajdować zastosowania w analizowanym stanie faktycznym.

Podsumowując, kwestionowanie obecnego podejścia w zakresie rozliczania transakcji dokonywanych z wykorzystaniem kart paliwowych nie znajduje uzasadnienia w modelu, w którym Firma Członkowska oferuje swoim klientom karty paliwowej emitowane przez Operatorów. Jak zostało wykazane powyżej, Firmy Członkowskie biorą aktywny udział w dostawie paliwa dokonywanej na rzecz klientów i pomimo braku wydania paliwa przez Firmę Członkowską na rzecz klientów należy uznać, że pomiędzy nią a jej klientami dochodzi do przeniesienia prawa do rozporządzania towarem (tu: paliwo) jak właściciel a tym samym do dostawy towarów w rozumieniu ustawy o VAT.

Z poważaniem

Grzegorz Szymański  
Prezes Zarządu PZWLP

*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*