

Projekt z dnia 02.03.2007 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW¹⁾
z dnia 2007 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości maksymalnych norm
dopuszczalnych ubytków niektórych wyrobów akcyzowych zharmonizowanych,
a także szczegółowych zasad i terminów ogłaszania norm dopuszczalnych ubytków
oraz norm zużycia takich wyrobów**

Na podstawie art. 5 ust. 6 i 7 ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 29, poz. 257 i Nr 68, poz. 623, z 2005 r. Nr 160, poz. 1341 oraz z 2006 r. Nr 169, poz. 1199) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 25 marca 2004 r. w sprawie wysokości maksymalnych norm dopuszczalnych ubytków niektórych wyrobów akcyzowych zharmonizowanych, a także szczegółowych zasad i terminów ogłaszania norm dopuszczalnych ubytków oraz norm zużycia takich wyrobów (Dz. U. Nr 63, poz. 585) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 5:

a) w ust. 1:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) benzyny silnikowej, w tym lotniczej, oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.11, olejów lekkich pozostałych otrzymanych z przerobu ropy naftowej oraz lekkich produktów przerobu, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.13, objętych kodami CN od 2710 11 11 do 2710 11 59 i CN 2710 11 90 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach;”

- pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) nafty (w tym do silników odrzutowych), oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.14 oraz olejów średnich pozostałych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.16, objętych kodami CN od 2710 19 11 do 2710 19 29;

¹⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej - finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. Nr 131, poz. 908 i Nr 169, poz. 1204).

4) olejów napędowych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.15, objętych kodami CN od 2710 19 31 do 2710 19 49 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach;”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przez ubytki paliw ciekłych rozumie się straty, które powstają w czasie produkcji, magazynowania, przeładunku lub przewozu, w tym transportu rurociągiem przesyłowym dalekosiężnym, a także wykonywania niezbędnych czynności i operacji technologicznych, oraz straty powstałe podczas wydania i przyjęcia tych wyrobów.”;

2) po § 9 dodaje się § 9a w brzmieniu:

„§ 9a. W przypadku wyrobów akcyzowych zharmonizowanych nie wymienionych w § 2 – 6, a także dla niezbędnych czynności i operacji technologicznych nie wymienionych w załącznikach do rozporządzenia, właściwy naczelnik urzędu celnego ustala normy dopuszczalnych ubytków w trybie określonym w § 7 i § 9.”;

3) załącznik nr 4 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Do czasu ustalenia przez właściwego naczelnika urzędu celnego na podstawie niniejszego rozporządzenia norm dopuszczalnych ubytków paliw ciekłych, stosuje się normy ustalone zgodnie z dotychczas obowiązującymi w tym zakresie przepisami, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2007 r.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER FINANSÓW

**„MAKSYMALNE NORMY DOPUSZCZALNYCH UBYTKÓW
POWSTAJĄCYCH W CZASIE PRODUKCJI, MAGAZYNOWANIA,
PRZEŁADUNKU ORAZ PRZEWOZU PALIW CIEKŁYCH**

- I. 1. Maksymalne normy dopuszczalnych ubytków powstające w czasie produkcji (mieszania) poszczególnych paliw ciekłych, wynoszą dla:
- 1) benzyny silnikowej, w tym lotniczej, oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.11, olejów lekkich pozostałych otrzymanych z przerobu ropy naftowej oraz lekkich produktów przerobu, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.13, objętych kodami CN od 2710 11 11 do 2710 11 59 i CN 2710 11 90 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,20%;
 - 2) paliwa typu ciężkiej benzyny do silników odrzutowych, oznaczonego symbolem PKWiU 23.20.12 oraz kodem CN 2710 11 70 0,15%;
 - 3) nafty (w tym do silników odrzutowych), oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.14 oraz olejów średnich pozostałych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.16, objętych kodami CN od 2710 19 11 do 2710 19 29 0,15%;
 - 4) olejów napędowych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.15, objętych kodami CN od 2710 19 31 do 2710 19 49 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,15%;
 - 5) olejów opałowych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.17, objętych kodami CN od 2710 19 51 do 2710 19 69 0,15%
- od ilości składników zużytych do ich wytworzenia.
2. Maksymalne normy dopuszczalnych ubytków powstające w czasie rozlewu do butli propanu i butanu, skroplonych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.21 oraz objętych pozycją CN 2711, z wyjątkiem kodów CN 2711 11 00, 2711 14 00, 2711 21 00 oraz 2711 29 00 0,01%

- od ilości rozlanego gazu.

3. Maksymalne normy dopuszczalnych ubytków powstające w czasie magazynowania poszczególnych paliw ciekłych, wynoszą dla:

- 1) benzyny silnikowej, w tym lotniczej, oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.11, olejów lekkich pozostałych otrzymanych z przerobu ropy naftowej oraz lekkich produktów przerobu, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.13, objętych kodami CN od 2710 11 11 do 2710 11 59 i CN 2710 11 90 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,0015%;
- 2) paliwa typu ciężkiej benzyny do silników odrzutowych, oznaczonego symbolem PKWiU 23.20.12 oraz kodem CN 2710 11 70 0,0014%;
- 3) nafty (w tym do silników odrzutowych), oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.14 oraz olejów średnich pozostałych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.16, objętych kodami CN od 2710 19 11 do 2710 19 29 0,0014%;
- 4) olejów napędowych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.15, objętych kodami CN od 2710 19 31 do 2710 19 49 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,0006%;
- 5) olejów opałowych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.17, objętych kodami CN od 2710 19 51 do 2710 19 69 0,0006%;
- 6) propanu i butanu, skroplonych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.21 oraz objętych pozycją CN 2711 z wyjątkiem kodów CN 2711 11 00, 2711 14 00, 2711 21 00 oraz 2711 29 00 0,05%

- od sumy dziennych pozostałości paliw ciekłych; podstawą obliczenia tej sumy sąienne stany paliw ciekłych wykazywane w ewidencji magazynowej.

4. Maksymalne normy dopuszczalnych ubytków powstające w czasie przeładunku poszczególnych paliw ciekłych w składzie podatkowym, wynoszą dla:

- 1) benzyny silnikowej, w tym lotniczej, oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.11, olejów lekkich pozostałych otrzymanych z przerobu ropy naftowej oraz lekkich produktów przerobu, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.13, objętych kodami CN od 2710 11 11 do 2710 11 59 i CN 2710 11 90 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,10%;
- 2) paliwa typu ciężkiej benzyny do silników odrzutowych, oznaczonego symbolem PKWiU 23.20.12 oraz kodem CN 2710 11 70 0,08%;
- 3) nafty (w tym do silników odrzutowych), oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.14 oraz olejów średnich pozostałych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.16, objętych kodami CN od 2710 19 11 do 2710 19 29 0,08%;
- 4) olejów napędowych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.15, objętych kodami CN od 2710 19 31 do 2710 19 49 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,04%;
- 5) olejów opałowych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.17, objętych kodami CN od 2710 19 51 do 2710 19 69 0,04%;
- 6) propanu i butanu, skroplonych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.21 oraz objętych pozycją CN 2711 z wyjątkiem kodów CN 2711 11 00, 2711 14 00, 2711 21 00 oraz 2711 29 00 0,20%

- od ilości paliw ciekłych poddanych przeładunkowi.

5. Maksymalne normy dopuszczalnych ubytków powstające w czasie przyjęcia paliw ciekłych do magazynu, wynoszą dla:

- 1) benzyny silnikowej, w tym lotniczej, oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.11, olejów lekkich pozostałych otrzymanych z przerobu ropy naftowej oraz lekkich produktów przerobu, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.13, objętych kodami CN od 2710 11 11 do 2710 11 59 i CN

- 2710 11 90 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,10%;
- 2) paliwa typu ciężkiej benzyny do silników odrzutowych, oznaczonego symbolem PKWiU 23.20.12 oraz kodem CN 2710 11 70 0,08%;
- 3) nafty (w tym do silników odrzutowych), oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.14 oraz olejów średnich pozostałych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.16, objętych kodami CN od 2710 19 11 do 2710 19 29 0,08%;
- 4) olejów napędowych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.15, objętych kodami CN od 2710 19 31 do 2710 19 49 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,04%;
- 5) olejów opałowych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.17, objętych kodami CN od 2710 19 51 do 2710 19 69 0,04%;
- 6) propanu i butanu, skroplonych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.21 oraz objętych pozycją CN 2711 z wyjątkiem kodów CN 2711 11 00, 2711 14 00, 2711 21 00 oraz 2711 29 00 0,20%

- od ilości przyjętych paliw ciekłych.

6. Maksymalne normy dopuszczalnych ubytków powstające w czasie wydania paliw ciekłych z magazynu, wynoszą dla:

- 1) benzyny silnikowej, w tym lotniczej, oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.11, olejów lekkich pozostałych otrzymanych z przerobu ropy naftowej oraz lekkich produktów przerobu, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.13, objętych kodami CN od 2710 11 11 do 2710 11 59 i CN 2710 11 90 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,10%;
- 2) paliwa typu ciężkiej benzyny do silników odrzutowych, oznaczonego symbolem PKWiU 23.20.12 oraz kodem CN 2710 11 70 0,08%;

- 3) nafty (w tym do silników odrzutowych), oznaczonej symbolem PKWiU 23.20.14 oraz olejów średnich pozostałych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.16, objętych kodami CN od 2710 19 11 do 2710 19 29 0,08%;
- 4) olejów napędowych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.15, objętych kodami CN od 2710 19 31 do 2710 19 49 oraz ich mieszanin z biokomponentami określonymi w odrębnych przepisach 0,04%;
- 5) olejów opałowych, gdzie indziej niesklasyfikowanych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.17, objętych kodami CN od 2710 19 51 do 2710 19 69 0,04%;
- 6) propanu i butanu, skroplonych, oznaczonych symbolem PKWiU 23.20.21 oraz objętych pozycją CN 2711 z wyjątkiem kodów CN 2711 11 00, 2711 14 00, 2711 21 00 oraz 2711 29 00 0,20%

- od ilości wydanych paliw ciekłych.

7. Ubytki paliw ciekłych, o których mowa w ust. 1- 6, rozlicza się narastająco za okresy roczne.

II. 1. Maksymalne normy dopuszczalnych ubytków powstające w czasie przewozu paliw ciekłych, wynoszą dla:

- 1) cystern samochodowych 0,10%;
- 2) cystern kolejowych 0, 5%;
- 3) innych naczyń służących do transportu 0,04%

- od ilości wysłanej za każdy dzień przewozu, przy czym dzień wysłania i dzień przyjęcia przesyłki liczy się jako jeden dzień przewozu paliw ciekłych.

2. Maksymalne normy dopuszczalnych ubytków powstające w czasie transportu paliw ciekłych rurociągiem przesyłowym dalekosiężnym, wynoszą 0,06% od ilości wysłanej.

3. Ubytki paliw ciekłych, o których mowa w ust. 2, rozlicza się narastająco za okresy roczne.

4. W przypadku konieczności przelania paliw ciekłych do innych naczyń w czasie przewozu, dopuszczalny ubytek nie może przekroczyć 0,20% ilości przelanej.”

UZASADNIENIE

Niniejsza regulacja wprowadza zmiany w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 25 marca 2004 r. w *sprawie wysokości maksymalnych norm dopuszczalnych ubytków niektórych wyrobów akcyzowych zharmonizowanych, a także szczegółowych zasad i terminów ogłaszania norm dopuszczalnych ubytków oraz norm zużycia takich wyrobów* (Dz. U. Nr 63, poz. 585).

Rozporządzenie określa wysokości maksymalnych norm dopuszczalnych ubytków, dla istotnej z punktu widzenia gospodarczego, grupy wyrobów akcyzowych zharmonizowanych jakimi są paliwa ciekłe.

W obecnym stanie prawnym nie ma ustalonych norm ubytków na niektóre czynności związane z tymi wyrobami akcyzowymi, w związku z tym postanowiono je unormować. Projektowana zmiana rozporządzenia ustala wysokość maksymalnych norm dopuszczalnych ubytków paliw ciekłych powstających podczas:

- przeładunku,
- przemieszczania rurociągiem przesyłowym dalekosiężnym,
- rozlewu propanu i butanu, skroplonych do butli.

Ponadto, w związku z coraz częstszym zastosowaniem biokomponentów do produkcji paliw ciekłych, zaproponowano zapis umożliwiający rozliczanie ubytków również takich paliw, co zostało ujęte w § 5 ust. 1 pkt 1 i 4. W celu uniknięcia problemów interpretacyjnych odwołano się do odrębnych przepisów regulujących szczegółowo sprawy biokomponentów. Zostały one zdefiniowane w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. *o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* (Dz. U. Nr 169, poz. 1199), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2007 r.

Wprowadzając ww. zmiany dokonano również uporządkowania zapisów w § 5 i załączniku nr 4 do rozporządzenia. Zakres proponowanych zmian spowodował konieczność nadania nowego brzmienia jednostkom redakcyjnym w § 5 (w ust. 1 zmieniono brzmienie pkt 1, 3 i 4 oraz dokonano zmiany brzmienia ust. 2) i załącznikowi nr 4 do rozporządzenia. Dodano również nowy § 9a. Wprowadzenie tego przepisu powinno definitywnie rozstrzygnąć wątpliwości dotyczące zakresu stosowania art. 5 ust. 3 pkt 1 *ustawy o podatku akcyzowym*. Ustawodawca upoważnił bowiem Ministra Finansów (art. 5 ust. 6 ww. ustawy) do określenia, w drodze rozporządzenia, wysokości maksymalnych norm dopuszczalnych ubytków jedynie niektórych wyrobów akcyzowych zharmonizowanych, nie ograniczając jednocześnie kompetencji naczelnika urzędu

celnego (art. 5 ust. 3 pkt 1 ustawy) do ustalenia norm dopuszczalnych ubytków wyłącznie dla zamkniętego katalogu wyrobów. Ponadto, biorąc pod uwagę dynamiczny rozwój wiedzy technicznej, w celu umożliwienia naczelnikom urzędów celnych realizacji wytycznych wynikających z art. 5 ust. 4 ustawy, doprecyzowano, iż dla niezbędnych czynności i operacji technologicznych nie wymienionych w załącznikach do rozporządzenia, właściwy naczelnik urzędu celnego ustala normy dopuszczalnych ubytków w trybie określonym w § 7 i § 9. Takie rozwiązanie powinno spotkać się z pozytywnym odbiorem ze strony przedsiębiorców, którzy w trakcie produkcji, magazynowania lub przewozu wyrobów akcyzowych zharmonizowanych wykonują specyficzne czynności i operacje technologiczne skutkujące powstaniem ubytków.

W § 2 zaproponowano przepis przejściowy umożliwiający rozliczanie ubytków paliw ciekłych, do czasu ustalenia przez właściwego naczelnika urzędu celnego nowych norm dopuszczalnych ubytków, na podstawie dotychczasowych przepisów, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2007 r.

Problem, jaki rozwiązuje proponowana zmiana dotyczy przeładunku wyrobów akcyzowych zharmonizowanych w składzie podatkowym. Znaczna część paliw importowanych z kierunku wschodniego transportowana jest koleją. Ze względu na specyfikę transportu kolejowego z tego kierunku paliwo z cyster kolejowych wymaga przepompowania do innych środków transportu np. cyster samochodowych. Ubytki powstające w czasie tego przeładunku nie były dotychczas normowane przez Ministra Finansów. Projekt reguluje to zagadnienie. Proponowana zmiana (część I ust. 3 załącznika nr 4 do rozporządzenia) została wprowadzona na wniosek Izby Celnej w Białej Podlaskiej. Należy wyraźnie podkreślić różnicę między wysokością ubytków powstających w czasie opisanego powyżej przeładunku w składzie podatkowym a ubytkiem powstałym w przypadku konieczności przelania paliw ciekłych do innych naczyń podczas ich przewozu (część III ust. 4 załącznika nr 4 do rozporządzenia) np. w razie awarii bądź wypadku drogowego autocysterny. Wyjątkowy charakter tej drugiej sytuacji uzasadnia określenie wyższych norm ubytków.

W obecnym stanie prawnym brak jest norm na ubytki powstające podczas rozlewu gazu propanu i butanu do butli. Takie normy nie były ustalone przez Ministra Finansów. Zasadnym jest aby również ta kwestia została unormowana. Rozlew gazu do butli w rozumieniu ustawy *o podatku akcyzowym* traktowany jest tak jak produkcja. Proponuje się aby wysokość maksymalnej normy dopuszczalnych ubytków powstających podczas

rozlewu do butli propanu i butanu, skroplonych wynosiła 0,01% - od ilości rozlanego gazu w skali roku (część I ust. 6 załącznika nr 4 do rozporządzenia).

Ponadto w obecnym stanie prawnym, w związku z brakiem stosownych norm, ubytki powstające podczas przemieszczania paliw ciekłych rurociągiem dalekosiężnym rozliczane są z zastosowaniem norm dla innych, podobnych czynności, np. stosowana jest norma jak dla przewozu w innych naczyniach. Proponowana zmiana ma na celu uporządkowanie rozliczania ubytków paliw ciekłych powstających w czasie ich transportu rurociągiem dalekosiężnym najczęściej między składami podatkowymi tego samego podatnika. Przekazywanie paliw silnikowych, olejów opałowych lub gazu odbywa się w procedurze zawieszenia poboru akcyzy na warunkach określonych w ustawie *o podatku akcyzowym*. Proponuje się aby normy dopuszczalnych ubytków paliw przesyłanych rurociągiem dalekosiężnym określono w wysokości 0,06% od ilości wysłanej w skali roku. Proponowana zmiana została wprowadzona na wniosek PKN ORLEN S.A. oraz Operatora Logistycznego Paliw Płynnych Sp. z o.o. - poprzednio „Naftobazy” Sp. z o.o., (część II ust. 2 i 3 załącznika nr 4 do rozporządzenia).

Ocena skutków regulacji

I. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Rozporządzenie oddziałuje na podmioty gospodarcze prowadzące działalność w zakresie produkcji, przerobu, zużycia, magazynowania, przeladunku lub przewozu paliw silnikowych.

II. Konsultacje społeczne

Projekt regulacji zostanie przesłany do zaopiniowania przez zainteresowane duże podmioty gospodarcze oraz organizacje reprezentujące krajowych przedsiębiorców. Ponadto informacja o planowanej zmianie zostanie przekazana do środowisk gospodarczych i samorządowych.

Projekt zmiany rozporządzenia będzie opublikowany na ogólnodostępnej stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl.

Uzyskany w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych materiał zostanie szczegółowo opracowany i wnikliwie przeanalizowany pod kątem możliwości wprowadzenia zaproponowanych zmian w projektowanej regulacji.

III. Skutki wprowadzenia regulacji:

1. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Wejście w życie projektowanego rozporządzenia powinno spotkać się z pozytywnym odbiorem społecznym, zwłaszcza ze strony środowisk gospodarczych, nie powoduje bowiem konieczności dokonywania żadnych zmian organizacyjnych, czy technologicznych, a co się z tym wiąże, nie zmusi przedsiębiorców do ponoszenia dodatkowych nakładów inwestycyjnych.

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

IV. Wskazanie źródeł finansowania

Wejście w życie rozporządzenia nie powoduje konieczności wydatkowania środków finansowych.

V. Wstępna ocena zgodność z prawem Unii Europejskiej

Projektowana zmiana rozporządzenia jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Regulacje zawarte w projekcie przedmiotowego rozporządzenia obejmują zakres spraw należących do wyłącznej kompetencji prawa krajowego i jako takie nie podlegają harmonizacji z prawem wspólnotowym.