

Interpretacja Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie
IPPB3/423-424/11-4/GJ
z 25 sierpnia 2011 r.

Istota interpretacji

Czy kwoty wypłacone przez Spółkę na rzecz zleceniodawców tytułem kar umownych bądź zasadnych roszczeń reklamacyjnych wynikających z opóźnień w transporcie, uszkodzenia towaru, zaginięcia towaru lub braku towaru w dostawie podczas świadczenia usług logistycznych i spedycyjnych, przy zachowaniu przez Spółkę należytej staranności, stanowią koszty uzyskania przychodu Spółki?

Wniosek ORD-IN 778 kB

INTERPRETACJA INDYWIDUALNA

Na podstawie art. 14b § 1 i § 6 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (t. j. Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60 ze zm.) oraz § 7 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie upoważnienia do wydawania interpretacji przepisów prawa podatkowego (Dz. U. Nr 112, poz. 770 z późn. zm.) Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie działając w imieniu Ministra Finansów stwierdza, że stanowisko Spółki przedstawione we wniosku z dnia 17.05.2011r. (data wpływu 27.05.2011r.), uzupełnionym na wezwanie organu pismem z dnia 17.08.2011r. (data wpływu – 22.08.2011r.) o udzielenie pisemnej interpretacji przepisów prawa podatkowego dotyczącej podatku dochodowego od osób prawnych w zakresie zaliczenia do kosztów podatkowych kar umownych - **jest prawidłowe.**

UZASADNIENIE

W dniu 27.05.2011r. został złożony ww. wniosek o udzielenie pisemnej interpretacji przepisów prawa podatkowego w indywidualnej sprawie dotyczącej podatku dochodowego od osób prawnych w zakresie zaliczenia do kosztów podatkowych kar umownych.

W przedmiotowym wniosku został przedstawiony następujący stan faktyczny:

W ramach prowadzonej działalności gospodarczej Spółka świadczy usługi logistyczne dotyczące towarów przekazanych przez kontrahentów, w tym usługi spedycyjne.

W zakres usługi spedycyjnej wchodzi, między innymi, następujące świadczenia:

- przyjęcie towaru do magazynu,
- składowanie towaru w magazynie,
- załadunek i kompletacja towaru zgodnie z przejętymi dyspozycjami.

W ramach umów o świadczenie usług spedycyjnych zawieranych z kontrahentami, Spółka może być w drodze odpowiednich klauzul kontraktowych zobowiązana do zapłaty w określonych sytuacjach kar umownych lub roszczeń reklamacyjnych zgłoszonymi przez klientów. Przypadki mogące prowadzić do odpowiedzialności finansowej Spółki obejmują między innymi:

- opóźnienia dostawie towaru do klienta
- uszkodzenia towaru podczas transportu

- zaginięcia towaru podczas transportu braku towaru w dostawie (kradzież).

Zdarzenia te mogą wystąpić między innymi podczas świadczenia usługi spedycyjnej. W takich sytuacjach, klienci mogą być na mocy odpowiednich postanowień umownych uprawnieni do otrzymania określonej kwoty pieniężnej z tytułu kary umownej bądź zgłoszonej reklamacji. Klienci wystawiają wtedy notę obciążeniową, której adresatem jest Spółka. Należy podkreślić, że Spółka może być zobligowana do zapłaty ustalonej kary lub roszczenia w przypadku zaistnienia każdego z czterech powyżej wskazanych zdarzeń. W związku z tym, do powstania obowiązku zapłaty kary umownej bądź roszczenia reklamacyjnego, ryzyka te mogą zrealizować się odrębnie i niezależnie od siebie.

Spółka w związku z prowadzoną przez siebie działalnością zawiera umowy z zewnętrznymi dostawcami usług transportowych. W celu zachowania najwyższej jakości usług świadczonych na rzecz klientów, Spółka wdrożyła szereg procedur prowadzących do zredukowania ryzyka zaistnienia opisanych powyżej nieprawidłowości. Dotyczą one w szczególności sposobu wyboru podwykonawców i narzuconych im procedur związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa przewożonym towarom.

Jeżeli chodzi o sposób wyboru dostawców zewnętrznych, Spółka wprowadziła szczegółową instrukcję dotyczącą tego procesu. Zgodnie z nią, Spółka prowadzi elektroniczny rejestr podwykonawców uwzględniający podział na kategorie. Przyporządkowanie dostawcy do danej kategorii jest uwarunkowane m.in. spełnieniem wszystkich poniższych kryteriów:

- zachowania odpowiedniej jakości i rodzajów środków transportu do wykonywania określonych przewozów na danych trasach, ich wyposażenia, stanu technicznego i środków łączności.
- zachowania solidności i punktualności (ocena jest dokonywana w oparciu o referencje i dotychczasowe doświadczenie Spółki w relacjach z danym podwykonawcą).
- posiadania odpowiednich licencji i przynależność do organizacji branżowych (np. International A (A) w przypadku linii lotniczych).

Wymienieni wyżej dostawcy podlegają ocenie, przy czym kilkudziesięciu największych (osiągających największy obrót w okresie podlegającym ocenie) kontrahentów podlega ocenie corocznej. W oparciu o wyniki ocen kontrahenci są przyporządkowywani do jednej z trzech kategorii. Zgodnie z generalną zasadą przyjętą przez Spółkę, pierwszeństwo w wyborze mają podwykonawcy, którzy otrzymali najwyższą ocenę. Z kolei podwykonawcy, którzy dostali jedną z dwóch niższych ocen nie mogą być zaakceptowani jako kontrahent Wnioskodawcy. Informacje dotyczące dostawców usług są wprowadzone w systemie informatycznym, z którego w trakcie procesu wyboru podwykonawców korzystają pracownicy Spółki.

Dodatkowo, począwszy od 2011 roku, Spółka wdrożyła szczegółną instrukcję zaadresowaną do przewoźników wykonujących zlecenia Wnioskodawcy. Kontrahenci są zobowiązani do bezwzględnego stosowania tejże instrukcji. Obejmuje ona obowiązki przewoźników związane z jakością świadczonych usług i zapewnieniem bezpieczeństwa transportowanym towarom. Do kluczowych postanowień instrukcji zaliczyć należy:

- Zobowiązanie przewoźnika do wykonania zlecenia z należytą starannością
- Zobowiązanie przewoźnika do przewozu i dostarczenia towaru do odbiorcy wskazanego przez Spółkę.
- Posiadanie ważnych koncesji, zezwoleń, polis ubezpieczeniowych OC o określonej wartości innych dokumentów wymaganych do realizacji otrzymanych zleceń przewozowych. Przewoźnicy muszą w szczególności posiadać ważne polisy

Odpowiedzialności cywilnej Przewoźnika (OCP) dla zabezpieczenia ewentualnych roszczeń Wnioskodawcy. Wysokość polisy OCP, termin ważności polisy, termin ważności składki są zapisane w bazie danych przewoźników. co istotne, istnieje absolutny zakaz zlecenia usług przewoźnikom, którzy nie posiadają ważnej polisy OCP.

- Przygotowanie przez przewoźnika środków transportu zgodnych z wymogami technicznymi i normami dotyczącymi przewozu towarów określonego rodzaju.
- Obowiązek zatrudnienia przez przewoźnika wyłącznie wykwalifikowanych i odpowiednio przeszkolonych pracowników; ponadto pracownicy ci muszą się wykazywać niekaralnością potwierdzoną stosownym zaświadczeniem (zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym).
- Obowiązek przestrzegania przez przewoźnika ustalonych terminów i warunków realizacji zleceń (w tym odpowiednie zabezpieczenie i rozmieszczenia ładunku, uwzględniające ich specyfikę).
- Obowiązek mocowania przez pracowników przewoźnika klinów pod kołami pojazdu w trakcie załadunku/rozładunku.
- Niezwłoczne informowanie Spółki o wszelkich przeszkodach utrudniających prawidłową i terminową realizację zlecenia, a także o przypadkach powstania szkód w ładunku/przesyłce takich jak utrata, kradzież, uszkodzenia lub zniszczenia oraz ewentualnych wypadkach drogowych lub awariach powstałych w trakcie wykonywania zlecenia.
- Niezwłoczne powiadamianie policji o fakcie dokonania kradzieży, zaboru przewożonego towaru, jak również o fakcie oraz okolicznościach dokonanego na kierowcę napadu/rozboju.
- Obowiązek wpisywanie do dokumentów przewozowych wszelkich uwagi zastrzeżeń odnośnie ilości, wagi i stanu opakowań przyjętych do realizacji przesyłek.
- Obowiązek przestrzegania przez przewoźnika zakazu postoju w obszarach podwyższonego ryzyka (obejmuje to m.in. obszary leśne, niezabudowane, niestrzeżone parkingi, postoje w godzinach nocnych).
- Obowiązek zapewnienia odpowiedniego dozoru podczas załadunku/wyładunku przewożonego towaru, tak aby ładunek umiejscowiony był w pojeździe w sposób zapewniający maksymalne bezpieczeństwo przewozu; sprawdzanie stanu opakowań, a w przypadku stwierdzonych nieprawidłowości dokonania stosownych wpisów w liście przewozowym oraz niezwłoczne poinformowanie o tym Spółki.
- Zapewnienie bieżącego kontaktu z kierowcą pojazdu poprzez telefon komórkowy; zapewnienie bieżącego monitoringu pojazdu przy pomocy systemu GPS.
- Zapewnienie szczególnych środków bezpieczeństwa w przypadku przejazdów nocnych (monitoring GPS, podwójna obsada kierowców, meldunki telefoniczne w określonych godzinach/przedziałach czasowych).
- Stosowanie się do wymogów zawartych w polisach ubezpieczeniowych przewoźnika.
- Obowiązek natychmiastowego powiadamiania Spółki i/lub policji o wszelkich przypadkach i próbach zatrzymań pojazdów, niezależnie od przyczyny zatrzymania z dokładnym podaniem godziny zatrzymania, miejsca i planowanego czasu postoju.

Pomimo wdrożenia opisanych powyżej procedur związanych z bezpieczeństwem przesyłek powierzonych Spółce przez klientów, zdarzają się niezależne od działań Spółki sytuacje losowe, kiedy to dochodzi do opóźnień w transporcie, zaginięcia towaru lub braku towaru w dostawie (np. z powodu kradzieży). Zdarzenia takie stanowią nieodłączną cechę usług świadczonych przez podmioty działające w branży usług logistycznych. Niezależnie od wprowadzenia choćby najbardziej restrykcyjnych procedur może dojść do określonych wcześniej zdarzeń i nawet przy zachowaniu należytej staranności wymaganej od podmiotu

profesjonalnie świadczącego opisane usługi żaden przedsiębiorca nie jest w stanie całkowicie im zapobiec.

Doświadczenie Spółki wskazuje, że z opisanymi powyżej problemami borykają się również inne podmioty świadczące usługi logistyczne, w tym transportowe i spedycyjne. Pomimo przedsięwzięcia odpowiednich środków zmierzających do zminimalizowania ryzyka związanego z wykonywanymi usługami logistycznymi i spedycyjnymi, Spółka nigdy nie będzie w stanie całkowicie wyeliminować ryzyka konieczności zapłaty kar umownych, czy roszczeń z tytułu zgłaszanych przez klientów reklamacji. Występowanie określonych nieprawidłowości jest zjawiskiem typowym i nieuchronnym dla branży logistycznej i nie jest następstwem niedochowania przez Spółkę należytej staranności przy wykonywaniu powierzonych czynności.

Obowiązek umowny do zapłaty kar na rzecz klientów z tytułu opóźnień w transporcie, zaginięcia towaru lub braku towaru w dostawie jest standardem przy wykonywaniu tego typu usług.

Dodatkowo na wezwanie organu Spółka podała, że w stosunku do podwykonawców, którzy nie wywiązują się ze swoich zobowiązań względem Spółki podejmowane są działania przewidziane prawem i zapisami umownymi wiążącymi Spółkę i danego podwykonawcę. Zgodnie z przyjętą przez Spółkę polityką współpracy z podwykonawcami, w przypadku zaistnienia przypadków określonych we wniosku Spółka, co do zasady posiada określone w umowie roszczenie do podwykonawców o zapłatę kary umownej. Kwoty uzyskane tytułem kar umownych są przez Spółkę traktowane jako przychód podatkowy. Dodatkowo Spółka posiada polisę ubezpieczeniową na wypadek ziszczenia się sytuacji opisanych we wniosku i konieczności zapłaty kary umownej lub odszkodowania kontrahentowi. Również w takim przypadku kwota uzyskana od ubezpieczyciela jest traktowana jako przychód podatkowy.

W związku z powyższym zadano pytanie:

Czy kwoty wypłacone przez Spółkę na rzecz zleceniodawców tytułem kar umownych bądź zasadnych roszczeń reklamacyjnych wynikających z opóźnień w transporcie, uszkodzenia towaru, zaginięcia towaru lub braku towaru w dostawie podczas świadczenia usług logistycznych i spedycyjnych, przy zachowaniu przez Spółkę należytej staranności, stanowią koszty uzyskania przychodu Spółki...

Stanowisko Spółki

Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych (dalej: ustawa o CIT) kosztami uzyskania przychodu są koszty poniesione w celu osiągnięcia przychodu lub zachowania albo zabezpieczenia źródła przychodu, z wyjątkiem kosztów wymienionych w art. 16 ust. 1 ustawy o CIT.

Warunkiem uznania danego wydatku za koszt uzyskania przychodu jest spełnienie przez niego ogólnych warunków określonych w tym przepisie:

- a. poniesienie kosztu przez podatnika
- b. celem poniesienia kosztu jest uzyskanie przychodu lub zachowanie albo zabezpieczenie źródła przychodu
- c. związek kosztu z prowadzoną działalnością
- d. brak wyłączenia danego kosztu w art. 16 ust 1 ustawy o CIT
- e. odpowiednie udokumentowanie poniesionego wydatku.

W ocenie Spółki opisane przez nią wstanie faktycznym i pytaniu zadanym organowi

podatkowemu wydatki spełniają wszystkie powyższe przesłanki, w związku z czym istnieją podstawy do uznania ich za koszty uzyskania przychodu. Kary umowne i odszkodowania wynikające z opisanych w stanie faktycznym i pytaniu zadanych organowi podatkowemu tytułów są każdorazowo regulowane przez Spółkę, a ich zapłata jest w odpowiedni sposób udokumentowana.

Ponoszone w ramach prowadzonej działalności koszty mają niewątpliwie na celu uzyskanie lub zachowaniu albo zabezpieczenie przychodu. Konieczność zapłaty przez Spółkę na rzecz kontrahentów kar umownych ma na celu nie tylko wywiązanie się z postanowień umownych. W szerszym kontekście regulowanie kar umownych oraz roszczeń z tytułu zgłaszanych reklamacji, nawet spowodowanych okolicznościami, na które Spółka nie ma wpływu, prowadzi do utrwalenia wizerunku Spółki jako solidnego kontrahenta. W dalszej perspektywie, regulowanie przez Spółkę kar umownych czy zasadnych roszczeń reklamacyjnych prowadzi więc do wzmocnienia pozycji Wnioskodawcy w relacjach z klientami, a w konsekwencji służy uzyskaniu przychodu jaki zabezpieczeniu jego źródeł. Rzetelna i szybka realizacja uzasadnionych roszczeń wpływa na podnoszenie wiarygodności Spółki, służy utrzymaniu bazy klientów i w konsekwencji przyczynia się do generowania przez Spółkę przychodów dzięki uzyskiwaniu nowych zleceń.

Powyższe stanowisko znajduje potwierdzenie w piśmie Dyrektora izby Skarbowej w Warszawie z dnia 18 kwietnia 2005 r. (sygn. 1401-PD-006-32/OS/MR).

W ocenie Spółki nie budzi wątpliwości fakt, że wydatki związane z przedmiotowymi karami umownymi i roszczeniami reklamacyjnymi mają związek z podstawową działalnością Spółki, jaką jest świadczenie usług logistycznych i spedycyjnych. Koszty poniesione tytułem kar umownych i innych roszczeń z tytułu opóźnień w transporcie, zaginięcia towaru lub braku towaru w dostawie podczas świadczenia usług transportowych, logistycznych i spedycyjnych, przy zachowaniu przez Spółkę należytej staranności, nie są wymienione w katalogu wyłączeń z kosztów uzyskania przychodów zawartym w art. 16 ust. 1 ustawy o CIT.

W szczególności do opisanych we wniosku wydatków nie znajdzie zastosowanie dyspozycja art. 16 ust. 1 pkt 22 ustawy o CIT. Przepis ten stanowi, iż „nie uważa się za koszty uzyskania przychodów: (...) kar umownych i odszkodowań z tytułu wad dostarczonych towarów, wykonanych robót i usług oraz zwłoki w dostarczeniu towaru wolnego od wad albo zwłoki w usunięciu wad towarów albo wykonanych robót i usług”.

Zgodnie z zacytowanym wyżej przepisem, kosztem podatkowym nie są kary umowne i odszkodowania wypłacone z tytułu:

- wad dostarczonych towarów
- wad wykonanych robót
- wad wykonanych usług
- zwłoki w dostarczeniu towaru wolnego od wad
- zwłoki w usunięciu wad towarów
- zwłoki w usunięciu wad wykonania robót
- zwłoki w usunięciu wad wykonania usług

Co do zasady kary umowne i odszkodowania mogą więc być kosztem uzyskania przychodów. Jedynie kary umowne i odszkodowania wypłacane w związku z okolicznościami wskazanymi w art. 16 ust. 1 pkt 22 ustawy o CIT nie stanowią kosztu uzyskania przychodu. Stanowisko to znajduje potwierdzenie w piśmie MF z dnia 5 maja 1997 r. (sygn. P03-MD-722-114/97): „W myśl art. 16 ust. 1 pkt 22 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych nie uważa się za koszty uzyskania przychodów kar umownych, odszkodowań z tytułu wad

dostarczonych towarów lub wykonanych robót i usług, zwłoki w dostarczeniu towaru wolnego od wad, zwłoki w usunięciu wad wykonanych robót i usług. A contrario do tego postanowienia ustawy kary umowne z tytułu zwłoki spowodowanej nieterminowym wykonaniem robót są zaliczane do kosztów uzyskania przychodów”.

Należy zauważyć, że w świetle art. 472 Kodeksu cywilnego, dłużnik jest odpowiedzialny za zachowanie należytej staranności. Okolicznością, która uzasadnia uczynienie dłużnikowi zarzutu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania jest „niezachowanie należytej staranności” będące synonimem winy w postaci niedbalstwa (tak: Z. Gawlik (w:) A. Kidyba (red.), Komentarz do art. 472 Kodeksu cywilnego, LEX, 2010).

Ogólna reguła zawarta w art. 472 Kodeksu cywilnego znajdzie również zastosowanie do spedytora będącego stroną umowy spedycji (tak: L. Ogiegło (w:) J. Rajski (red.), Prawo zobowiązań - część szczegółowa. System Prawa Prywatnego. Tom 7, Legalis, 2004). Spółka jest zdania, że wdrożona przez nią procedura (przedstawiona w ogólnym zarysie w niniejszym wniosku) prowadzi do zminimalizowania strat poniesionych w procesie usługi logistycznej i spedycyjnej, niezależnie od tego, z jakiej przyczyny wynikają. Niemniej jednak Spółka nie jest w stanie wprowadzić zabezpieczeń prowadzących do całkowitej eliminacji strat i opóźnień. Drobne straty są nieodłącznym elementem działalności prowadzonej przez podmioty działające w branży logistyczno-spedycyjnej, szczególnie jeżeli uwzględnimy skalę złożoności działalności prowadzonej przez Wnioskodawcę.

Biorąc pod uwagę powyższe Spółka stoi na stanowisku, że drobne nieprawidłowości związane z wykonaniem przez nią usług logistyczno-spedycyjnych nie stanowią wad tych usług, gdyż nawet po ich uwzględnieniu usługi świadczone przez Spółkę noszą znamiona należytej staranności wymaganej od podmiotu prowadzącego profesjonalną działalność logistyczną i spedycyjną. W związku z tym, wypłacane kontrahentom kary umowne i roszczenia reklamacyjne nie mają charakteru kar umownych czy odszkodowań z tytułu wad wykonanych usług. Stanowią raczej dobrowolnie ponoszoną przez Spółkę rekompensatę wypłacaną Klientom w celu polepszenia relacji biznesowych i budowy pozycji Spółki na rynku. Wypłacane z wskazanych w pytaniu Wnioskodawcy kary umowne i roszczenia, mimo że nie są *expressis verbis* wymagane przez przepisy Kodeksu cywilnego, są na rynku usług logistyczno-spedycyjnych powszechnie przyjęte. Stąd rezygnacja z wypłacania kar umownych i roszczeń reklamacyjnych spowodowanych opóźnieniem w transporcie, zaginięciem towaru lub brakiem towaru w dostawie podczas świadczenia usług logistyczno-spedycyjnych prowadzi do pogorszenia wizerunku rynkowego Spółki, a w konsekwencji do utraty klientów na rzecz konkurentów.

Opisane w stanie faktycznym wniosku tytuły do wypłaty kar umownych i odszkodowań (tj. opóźnienia w transporcie, zaginięcie towaru lub brak towaru w dostawie podczas świadczenia usług logistyczno-spedycyjnych) nie mieszczą się więc w katalogu opisanym w art. 16 ust. 1 pkt 22 ustawy o CIT. Stanowisko to znajduje potwierdzenie w szeregu interpretacji podatkowych, w tym między innymi w interpretacjach wydawanych przez:

- Dyrektora Izby Skarbowej w Katowicach z dnia 3 stycznia 2011 r. (IBPBI/2/423-1304/10/BG), w której czytamy:

„W przedmiotowej sprawie ponoszone wydatki mają niewątpliwie związek z prowadzoną działalnością gospodarczą Spółki i służą zachowaniu oraz zabezpieczeniu jej źródła przychodów. Z jednej bowiem strony chronią Spółkę przed ewentualnym sporem sądowym w przypadku nie zapłacenia kary umownej i związanymi z nim dodatkowymi kosztami, a z drugiej pozwalają na zachowanie odpowiednich stosunków z klientami, którzy stanowią podstawowe źródło przychodu Spółki.”

- Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 26 stycznia 2010 r. (IPPB5/423-828/09-2/JC), w którym czytamy:

„Przy wykonywaniu usług spedycyjno-przewozowych występują przypadki nieterminowego wykonania usługi, które nie są zależne od Spółki np. spowodowane trudnościami komunikacyjnymi, nierzetelnymi danymi, warunkami atmosferycznymi. Wykonanie takiej usługi, mimo, jak podkreśla Spółka, najlepszej staranności zależne jest od czynników zewnętrznych, niezależnych od firmy. Przy nieterminowym wykonaniu usługi zleceniodawca występuje do Spółki z roszczeniem. Roszczenie jest rozpatrywane iw uzasadnionych przypadkach wypłacane zleceniodawcy (...), Zapłacone kary umowne z tytułu nieterminowego wykonania usług, będących przedmiotem umów stanowią koszty uzyskania przychodu, ponieważ nie są wymienione w art. 16 ust. 1 pkt 22 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych.”

- Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 25 marca 2009 r. (IPPB3/423-19/09-2/GJ)
- Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 7 stycznia 2009 r. (ILPB3/423-661/08-4/DS)
- Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 1 października 2008 r. (IPPB1/415-767/08-S/IF)
- Naczelnika II Mazowieckiego Urzędu Skarbowego z dnia 19 stycznia 2006r. (1472/ROP1/423-335/10/06/PK)

Reprezentowane przez Spółkę stanowisko znajduje również potwierdzenie w poglądach wyrażanych w doktrynie prawa podatkowego (tak np. A. Mariański (w:) W. Nykiel, A. Mariański (red.), Komentarz do ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, Warszawa 2010, s.462-464; M. Mazurkiewicz, P. Małecki, CIT. Podatki i rachunkowość. Komentarz, LEX, 2010).

Podsumowanie

Mając na względzie powyższe argumenty oraz stanowisko doktryny i orzecznictwa w przedmiotowej kwestii, Spółka stoi na stanowisku, że wydatki ponoszone przez nią z tytułu kar umownych i roszczeń reklamacyjnych spowodowanych:

- opóźnieniem w transporcie
- uszkodzenia towaru podczas transportu
- zaginięciem towaru
- brakiem towaru w dostawie podczas świadczenia usług logistyczno-spedycyjnychsą kosztem uzyskania przychodu, gdyż spełniają warunki stawiane przez art. 15 ust. 1 ustawy o CIT i nie mieszczą się w negatywnym katalogu kosztów nieuznawanych za koszty uzyskania przychodu (art. 16 ust. 1 ustawy o CIT).

W świetle obowiązującego stanu prawnego stanowisko Spółki w sprawie oceny prawnej przedstawionego stanu faktycznego uznaje się za prawidłowe.

Mając powyższe na względzie, stosownie do art. 14c § 1 Ordynacji podatkowej, odstąpiono

od uzasadnienia prawnego dokonanej przez Spółkę oceny swego stanowiska.

Interpretacja dotyczy stanu faktycznego przedstawionego przez wnioskodawcę i stanu prawnego obowiązującego w dacie zaistnienia zdarzenia w przedstawionym stanie faktycznym.

Stronie przysługuje prawo do wniesienia skargi na niniejszą interpretację przepisów prawa podatkowego z powodu jej niezgodności z prawem. Skargę wnosi się do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, ul. Jasna 2/4, 00-013 Warszawa po uprzednim wezwaniu na piśmie organu, który wydał interpretację w terminie 14 dni od dnia, w którym skarżący dowiedział się lub mógł się dowiedzieć o jej wydaniu – do usunięcia naruszenia prawa (art. 52 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi – Dz. U. Nr 153, poz. 1270 ze zm.). Skargę do WSA wnosi się (w dwóch egzemplarzach – art. 47 ww. ustawy) w terminie trzydziestu dni od dnia doręczenia odpowiedzi organu na wezwanie do usunięcia naruszenia prawa, a jeżeli organ nie udzielił odpowiedzi na wezwanie, w terminie sześćdziesięciu dni od dnia wniesienia tego wezwania (art. 53 § 2 ww. ustawy).

Skargę wnosi się za pośrednictwem organu, którego działanie lub bezczynność są przedmiotem skargi (art. 54 § 1 ww. ustawy) na adres: Izba Skarbowa w Warszawie, Biuro Krajowej Informacji Podatkowej w Płocku, ul. 1 Maja 10, 09-402 Płock