



Warszawa, dnia 29 czerwca 2012 r.

**RZECZPOSPOLITA POLSKA  
MINISTER FINANSÓW**

AG 5/0602/12/MCL/12/BMI9 -7725/12

*Wojciech W. Obłój*  
SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 29.06.2012  
nr. 5642 podpis *Obłój*

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 29.06.12.  
nr. 3137 podpis *Borusewicz*

*Stanisław Paweł Marszałek*

Pan  
**Bogdan Borusewicz**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

W związku z pismem nr BPS/043-12-466/12 z dnia 30 maja 2012 r., przy którym zostało przekazane oświadczenie dotyczące pojazdów typu pick-up złożone przez senatora Grzegorza Wojciechowskiego wspólnie z innymi senatorami podczas 12. posiedzenia Senatu RP w dniu 24 maja 2012 r., uprzejmie wyjaśniam, co następuje.

Wskazać należy, iż kwestie dotyczące opodatkowania niektórych pojazdów podatkiem akcyzowym uregulowane są w ustawie o podatku akcyzowym z dnia 6 grudnia 2008 r. (Dz. U. z 2009 r., Nr 3 poz. 11, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 100 ust. 1 ww. ustawy, w przypadku samochodu osobowego przedmiotem opodatkowania akcyzą jest import, nabycie wewnątrzwspólnotowe oraz pierwsza sprzedaż na terytorium kraju, samochodu osobowego niezarejestrowanego wcześniej na terytorium kraju zgodnie z przepisami o ruchu drogowym

Natomiast definicja samochodu osobowego zawarta jest w art. 100 ust. 4 ww. ustawy, zgodnie z którym samochody osobowe są to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN 8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, inne niż objęte pozycją 8702, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, z wyłączeniem pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów, które nie wymagają rejestracji zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.

Wyjaśnić należy, iż pojazdy typu pick-up, które są klasyfikowane do kodu Nomenklatury Scalonej CN 8703 podlegają opodatkowaniu podatkiem akcyzowym. Natomiast pojazdy typu pick-up klasyfikowane do kodu CN 8704 nie są objęte akcyzą.

Zasadą jest, że zgodnie z komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie trybu udzielania informacji dotyczących standardów klasyfikacyjnych (Dz. Urz. GUS z 2005 r., Nr 1, poz. 11) zainteresowany podmiot sam klasyfikuje dany samochód do danego kodu CN i to jego obciążają ewentualne negatywne konsekwencje z tytułu błędnego zaklasyfikowania tego samochodu. W tym przypadku podmiot składa do właściwego urzędu celnego deklarację podatkową (AKC-U) gdy dany pojazd jest klasyfikowany do kodu CN 8703. W sytuacji gdy pojazdy klasyfikowane są do innych kodów taryfy celnej, nie podlegają akcyzie, a zatem podmiot nie jest zobligowany do złożenia przedmiotowej deklaracji.

Natomiast podmioty gospodarcze zajmujące się importem towaru mają prawo wystąpić do Dyrektora Izby Celnej w Warszawie z wnioskiem o udzielenie wiążącej informacji taryfowej, która jest decyzją ważną 6 lat, wiążącą podmiot i organy celne w UE. Może ona stanowić podstawę wymierzenia należności celnych oraz podatkowych. W tym przypadku urzędnik celny dokonuje weryfikacji zgłoszenia celnego – tj. m.in. sprawdzenia czy dany pojazd podlega bądź nie pod kod CN 8703.

Dodać należy jednocześnie, iż zgodnie z art. 105 pkt 1 ustawy o podatku akcyzowym dnia 6 grudnia 2008 r., stawka akcyzy dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 centymetrów sześciennych wynosi 18,6% podstawy opodatkowania. Przyjmując, iż wartość pojazdu typu pick-up wynosi około 100 tys. zł to należny podatek akcyzowy od takiego pojazdu stanowić będzie około 18 tys. zł. Należna kwota podatku akcyzowego może prowadzić do ewentualnych nadużyć w tym zakresie dlatego kwestia ta poddawana jest stałej kontroli służby celnej, co jest realizowane poprzez weryfikację dokumentów od samochodów składanych w urzędach właściwych w sprawie rejestracji pojazdów, spełniających kryteria klasyfikacji jako samochody osobowe, a rejestrowanych jako samochody ciężarowe.

Ponadto, poniżej udzielam odpowiedzi na pytania zawarte w piśmie.

1. *Czy prawne kryteria oceny, czy samochód typu pick-up jest pojazdem ciężarowym, czy osobowym, są jasne? Jakie to są kryteria?*

Klasyfikacji taryfowej pojazdów silnikowych typu pickup należy dokonać zgodnie z brzmieniem reguły 1. i 6. Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury scalonej i zgodnie z brzmieniem pozycji 8703, obejmującej pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy silnikowe przeznaczone zasadniczo do przewozu osób.

Zgodnie z regułą 1. Ogólnych reguł interpretacji Nomenklatury Scalonej, klasyfikację towarów należy ustalać zgodnie z brzmieniem pozycji i uwag do sekcji i działów.

Zarówno brzmienie pozycji 8703: „*Pojazdy silnikowe i pozostałe pojazdy mechaniczne przeznaczone zasadniczo do przewozu osób (inne niż te objęte pozycją 8702), włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi*”,

jak i brzmienie pozycji 8704: „*Pojazdy silnikowe do transportu towarów*”

wskazują, że zasadniczym kryterium klasyfikacji pojazdów silnikowych w nomenklaturze CN jest ich przeznaczenie.

Jak z powyższego wynika prawne kryteria oceny czy samochód jest osobowym czy ciężarowym są jasne i czytelnie określone.

W Notach wyjaśniających do Systemu Zharmonizowanego (HS) dotyczących klasyfikacji taryfowej towarów do pozycji 8704 określone zostały szczegółowe cechy, jakie pojazdy przeznaczone do transportu towarów powinny spełniać. Cechy te są szczególnie pomocne przy określaniu klasyfikacji pojazdów mechanicznych, których masa brutto nie przekracza 5 ton i które posiadają oddzieloną część tylną lub otwartą naczepę.

Zgodnie z tymi Notami o tym, że dany pojazd kwalifikuje się do pozycji 8704, świadczą następujące cechy:

- a) *siedzenia-ławki bez wyposażenia zabezpieczającego (np. pasów bezpieczeństwa lub punktów do zamocowania pasów bezpieczeństwa i potrzebnego do tego wyposażenia) ani bez wyposażenia kojarzonego z częścią pojazdu przeznaczoną dla pasażerów w części*

*tylnej, znajdującej się za siedzeniem kierowcy i przednimi siedzeniami pasażerów. Siedzenia te są zwykle składane tak, aby możliwe było pełne wykorzystanie tylnej części pojazdu (wany) lub naczepy (pojazdy typu pickup) do transportu towarów,*

- b) oddzielna kabina dla kierowcy i pasażerów oraz oddzielna otwarta naczepa z panelami bocznymi i nakładaną klapą (pojazdy typu pickup);*
- c) brak okien na bokach pojazdu; obecność przesuwnych, wahadłowych lub podnoszonych drzwi bez okien na bokach pojazdu lub z tyłu, przeznaczonych do załadunku i rozładunku towarów (wany);*
- d) zamontowany na stałe panel lub przegroda pomiędzy częścią dla kierowcy i pasażerów siedzących z przodu, a częścią tylną;*
- e) brak wyposażenia części ładunkowej pojazdu, w sposób kojarzony z częścią pojazdu przeznaczoną dla pasażerów.*

Noty wyjaśniające do Nomenklatury scalonej zawierają zapisy regulujące klasyfikację taryfową pojazdów samochodowych. Stanowią one, że *„Innym kryterium decydującym o klasyfikacji taryfowej tego typu pojazdów jest proporcja wewnętrznej długości podłogi części do transportu towarów do długości rozstawu osi pojazdu. Jeśli długość podłogi jest większa niż 50% długości osi pojazdu, będzie on klasyfikowany do pozycji 8704.”*

Poza Notami wyjaśniającymi do Systemu Zharmonizowanego (HS), Komitet HS w odniesieniu do konkretnych pojazdów samochodowych klasyfikowanych do pozycji 8703 i 8704 przyjął Opinię klasyfikacyjną, które wskazują, że może mieć znaczenie ładowność pojazdu przy określeniu klasyfikacji pojazdu do pozycji 8704.

W tym przypadku należy ustalić dopuszczalną masę całkowitą pojazdu oraz masę własną pojazdu (włącznie z kierowcą). Przykładowe dane pozwalają na wyliczenie łącznej masy, np. czterech pasażerów (np. 4x70 kg) + kierowca = 350 kg, co przy dopuszczalnej ładowności pojazdu, np. 820 kg, pozwala na ustalenie proporcji ładowności przypadającej na część pasażerską i towarową, odpowiednio: 350 kg i 470 kg. Proporcja ta pozwala na ustalenie klasyfikacji pojazdu do pozycji 8703 lub do pozycji 8704. W przedstawionym przykładzie pojazd powinien zostać zaklasyfikowany do pozycji 8704.

Noty wyjaśniające do Nomenklatury Scalonej mogą odwoływać się do Not wyjaśniających do Systemu Zharmonizowanego, jednak nie zastępują one tych ostatnich; powinny być uważane

jako dopełnienie tych ostatnich i być używane w połączeniu z nimi (wynika to bezpośrednio z treści przedmowy do Not wyjaśniających CN - Dz. Urz. Serii C Nr 137 z dnia 6 maja 2011 r.).

Klasyfikacji taryfowej towarów, tzn. wskazanie właściwej pozycji lub podpozycji Taryfy celnej dokonuje się na podstawie powszechnie dostępnych narzędzi (korzystając przede wszystkim z kompletnych danych o towarze), którymi są:

- Ogólne reguły interpretacji (ORI),
- uwagi do sekcji i działów Taryfy celnej,
- Noty wyjaśniające do CN,
- Noty wyjaśniające do HS,
- Opinie Klasyfikacyjne Komitetu Systemu Zharmonizowanego,
- Orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości UE,
- Praktyki klasyfikacyjne takich towarów w UE (system EBTI).

Wszystkie te narzędzia (z wyjątkiem oczywiście kompletnych danych o towarze), są dostępne na stronie internetowej Ministerstwa Finansów – Służba celna.

Klasyfikacji pojazdów silnikowych dokonuje się indywidualnie w każdym przypadku, gdyż każdy pojazd może się różnić od innego, zbudowanego na tym samym nadwoziu.

Wspólna Taryfa Celna, oprócz wykazu towarów zawiera Ogólne reguły interpretacji Nomenklatury scalonej oraz uwagi do sekcji i działów, a także uwagi do podpozycji. Obecnie obowiązującym rozporządzeniem, w którym są zawarte Ogólne reguły interpretacji (ORI), jest rozporządzenie Komisji (UE) nr 1006/2011 z dnia 27 września 2011 r. zmieniające załącznik do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. WE L Nr 282 z 28 października 2011 r.). W rozporządzeniu tym zawarte są także przywołane wyżej uwagi do sekcji i działów, a także uwagi do podpozycji. Uwagi te zawierają szczegółowe informacje co do zakresu poszczególnych pozycji lub podpozycji, podają listę towarów włączonych lub wyłączonych, wraz z technicznym opisem i praktycznymi wskazówkami dla ich identyfikacji. Ich celem jest zapewnienie jednolitej interpretacji nomenklatury taryfowej i właściwej identyfikacji poszczególnych towarów, warunkującej poprawne ich zaklasyfikowanie do konkretnych pozycji lub podpozycji taryfowych.

W celu ustalenia prawidłowego kodu dla określonego towaru należy w pierwszej kolejności kierować się Ogólnymi regułami interpretacji Nomenklatury scalonej (ORI). Najważniejszą z

nich jest reguła 1, która informuje, że dla celów prawnych klasyfikację towarów należy ustalić zgodnie z brzmieniem pozycji i uwag do sekcji i działu i dopiero wówczas, gdy jest to niemożliwe, należy, przy zachowaniu kolejności - o ile jest to możliwe, korzystać z następujących reguł, od 2. do 6.

Nomenklatura taryfowa zawarta we Wspólnej Taryfie Celnej jest Nomenklaturą Scaloną (CN), będącą 8-znakowym rozwinięciem Systemu Zharmonizowanego (HS).

Zarówno System Zharmonizowany (HS), jak i Nomenklatura Scalona (CN) są uzupełniane przez Noty wyjaśniające. Noty do Systemu Zharmonizowanego (HS) są wydawane w językach angielskim i francuskim i uaktualniane przez Światową Organizację Celną (WCO). Pozostałe wersje językowe Not wyjaśniających do HS są przygotowywane przez administracje w większości Krajów Członkowskich. Zmiany Not wyjaśniających do HS redagowane są przez Komitet HS i przyjmowane zgodnie z artykułem 8 Konwencji w sprawie Zharmonizowanego Systemu Oznaczania i Kodowania Towarów. Komitet HS redaguje również Opinie klasyfikacyjne, które są przyjmowane w tym samym trybie.

Natomiast Noty wyjaśniające do Nomenklatury Scalonej, będące efektem pracy Sekcji Nomenklatury Taryfowej i Statystycznej Komitetu Kodeksu Celnego, na mocy artykułu 9, paragraf 1 (a) oraz artykułu 10 rozporządzenia (EWG) nr 2658/87 przyjmowane są przez Komisję Europejską. Chociaż Noty wyjaśniające do Nomenklatury Scalonej mogą odwoływać się do Not wyjaśniających do Systemu Zharmonizowanego, to jednak nie zastępują tych ostatnich; powinny być uważane jako ich dopełnienie i być używane w połączeniu z nimi.

Skonsolidowana, obecnie obowiązująca wersja Not wyjaśniających do Nomenklatury Scalonej, opublikowana została w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej serii C nr 133 z dnia 30 maja 2008 r. Przyjmowane po tej dacie przez Komitet Kodeksu Celnego Noty wyjaśniające do CN, są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej serii C.

Jednocześnie należy zauważyć, że Noty wyjaśniające do HS przyjmowane są również przez Komisję Europejską na podstawie sprawozdania z sesji Komitetu Systemu Zharmonizowanego (HSC). Wykaz decyzji przyjętych przez HSC na danej sesji, który przygotowuje Komisja, przyjmowany jest w drodze głosowania przez Komitet Kodeksu Celnego na mocy art. 12 ust. 5 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny. Następnie, zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. a) rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r., ustanawiającego przepisy wykonawcze do Wspólnotowego Kodeksu Celnego, Komisja Europejska przygotowuje komunikat zawierający

ten wykaz. Komunikat ten jest publikowany w Dzienniku Urzędowym serii C. Wykaz w Komunikacie zawiera zmiany do Not Wyjaśniających do Nomenklatury Systemu Zharmonizowanego i zmiany Kompendium Opinii Klasyfikacyjnych Rady Współpracy Celnej, które zostały zatwierdzone podczas sesji Komitetu Systemu Zharmonizowanego Światowej Organizacji Celnej (WCO).

Ponadto Komisja Europejska publikuje w Dziennikach Urzędowych serii L rozporządzenia klasyfikacyjne dotyczące klasyfikacji niektórych towarów według Nomenklatury Scalonej, które są redagowane przez Komitet Kodeksu Celnego, Sekcja Nomenklatury Taryfowej i Statystycznej, a przyjmowane przez Komisję

Kody TARIC, które powstają poprzez dołączenie dziewiątej i dziesiątej cyfry do kodu CN, są tworzone w przypadku, na przykład występowania ograniczeń pozataryfowych dla węższej grupy towarów, niż klasyfikowana do danego kodu CN. Każdy kod TARIC, wraz z uzasadnieniem jego wprowadzenia, jest opublikowany w postaci rozporządzenia Rady (WE) w dzienniku urzędowym serii L.

Potwierdzeniem prawidłowości zastosowanej klasyfikacji taryfowej jest baza systemu EBTI Komisji Europejskiej, zawierająca wiążące informacje taryfowe wydane we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej. Wiążąca informacja taryfowa jest decyzją organów celnych wydawaną na podstawie art.12 Wspólnotowego Kodeksu Celnego (rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2913/92 z dnia 12 października 1992 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny – (Dz.U. L 302 z 19 października 1992 r. ze zm.) oraz art. od 5 do 14 przepisów wykonawczych do Wspólnotowego Kodeksu Celnego - rozporządzenie Komisji EWG nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz.U. L 253 z dnia 11 października 1993 r.).

Wiążące informacje taryfowe wydane przez administracje celne krajów członkowskich UE, na mocy art. 11 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, wiążą wszystkie kraje członkowskie.

- 2. Czy w sprawach przedstawionych w programie telewizyjnym urzędnicy celni prawidłowo zakwalifikowali pojazdy jako ciężarowe.*

W programie przedstawiono jeden pojazd (znajdujący się w studiu telewizji Polsat). Był to jeden z wielu pojazdów, wobec których toczyło się postępowanie administracyjne prowadzone przez dyrektora izby celnej. W tym przypadku nie jest możliwa ocena dowodów znajdujących się w posiadaniu organu prowadzącego takie postępowanie, gdyż tylko zapoznanie się ze wszystkimi dokumentami, umożliwi ocenę poprawności zastosowanej klasyfikacji. Podsumowując, na tym etapie sprawy nie można wydać oceny, ponieważ nie jesteśmy w posiadaniu kompletnych danych o pojeździe prezentowanym w studio.

Wskazać należy ponadto, iż kwestie dotyczące prawidłowości klasyfikacji pojazdów typu pick-up do kodu CN 8703 przez administrację znalazły potwierdzenie w wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu z dnia 19 czerwca 2012 r., sygn. akt III SA/Po 331/12 oraz w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 10 maja 2012 r., sygn. akt I GSK 370/12.

3. *Czy Pan Minister podejmie działania zmierzające do zapewnienia jednolitego i zgodnego z prawem sposobu kwalifikowania pojazdów pick-up przez podległe sobie urzędy celne i skarbowe, a jeśli tak, to jakie to będą działania?*

Jak wskazano wyżej, klasyfikacja pojazdów samochodowych jest procesem wymagającym stosowania kryteriów, dobieranych każdorazowo na podstawie jego indywidualnych cech charakterystycznych. Oceny pojazdu dokonuje się w oparciu o kompletne dokumenty dotyczące nie tylko jego danych technicznych, ale także wyglądu i standardu pojazdu. Z tego też powodu, działania zmierzające do zapewnienia jednolitego i zgodnego z prawem sposobu ich klasyfikacji polegają głównie na informowaniu organów celnych o nowych uregulowaniach prawnych, które właśnie wchodzi w życie i przypominaniu o już obowiązujących.

Należy wyjaśnić, że w przypadku wątpliwości izby celne lub organy podatkowe zwracają się do Ministra Finansów o opinię w sprawie klasyfikacji konkretnego pojazdu i opinia taka, choć niewiążąca dany organ, jest wydawana.

Do wiadomości:

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów  
Departament Spraw Parlamentarnych
2. Biuro Ministra  
w miejscu
3. a/a

2 Jowstrewy  
Z upoważnienia Ministra Finansów  
PODSEKRETARZ STANU  
Jacek Kapica