

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 15.02.17. zał. ....  
nr. 818 podpis. ....

KABINET MARSZAŁKA SENATU

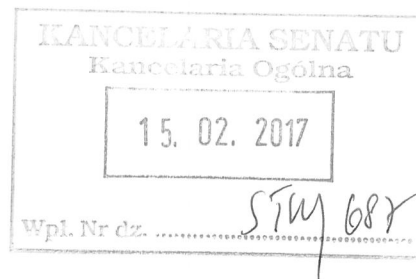
wpłynęło dn. 15.02.2017.  
nr. 687 podpis. ....



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
MINISTER ROZWOJU I FINANSÓW

PA6.054.1.2017.GON

Warszawa, dnia 13 lutego 2017 r.



Pan  
Stanisław Karczewski  
Marszałek Senatu RP

*Henryk P. Marszałek*

W związku z oświadczeniem złożonym przez Senatora Waldemara Sługockiego podczas 33. posiedzenia Senatu RP w dniu 11 stycznia 2017 r. w sprawie procedowanego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy - Prawo o ruchu drogowym, przekazanym do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, a następnie przesłanym zgodnie z właściwością Ministrowi Rozwoju i Finansów celem udzielenia odpowiedzi, uprzejmie informuję, co następuje.

Na wstępie chciałbym odnieść się do podniesionej w oświadczeniu kwestii rzekomo błędnie przytoczonych danych dotyczących liczby pojazdów poruszających się po krajowych drogach. Zdaniem pana Senatora w Polsce w 2014 roku średni wiek pojazdu rejestrowanego wynosił 6,6 lat, a nie jak wskazano w ocenie skutków regulacji do ww. projektu 12-13 lat. Otóż w *Sprawozdaniu Rzeczypospolitej Polskiej na temat osiągniętych poziomów ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji za okres od dnia 1 stycznia 2014 r. do dnia 31 grudnia 2014 r.* opracowanym przez Ministerstwo Środowiska, które resort finansów otrzymał od wymienionego w oświadczeniu Forum Recyklingu Samochodów znajduje się informacja, że 6,6 lat to średni wiek pojazdów, które zostały zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce w 2014 roku, która uwzględnia nowe rejestracje (przy czym są to samochody nowe i używane). Natomiast gdyby wziąć pod uwagę średni wiek całego taboru jeżdżącego po Polsce, czyli sprowadzonego w ostatnich kilkunastu latach, to byłoby to ok. 13 lat tak jak podają statystyki z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców prowadzonej przez Ministerstwo Cyfryzacji.

Odnosząc się natomiast do pierwszego pytania pana Senatora dotyczącego przyczyn przedstawienia zainteresowanej stronie społecznej podczas pierwszego czytania „projektu odmiennego od oryginału projektu, nie dając jej możliwości ustosunkowania się do przedstawionych pomysłów”, pragnę wyjaśnić, iż autorem obecnie procedowanego w Parlamencie projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz ustawy - Prawo o ruchu drogowym (druk sejmowy nr 1234) nie jest Ministerstwo Finansów, gdyż projekt został opracowany w zeszłym roku w Senacie RP. W marcu ubiegłego roku senacka Komisja Infrastruktury wystąpiła z inicjatywą zmiany dotychczasowego systemu opodatkowania samochodów podatkiem akcyzowym. Opracowany projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku

*akcyzowym* (opublikowany w druku senackim nr 107) zakładał obniżenie stawki akcyzy na samochody osobowe o pojemności silnika powyżej 2 000 cm<sup>3</sup> z obowiązującej 18,6% do 4,6% podstawy opodatkowania, przy jednoczesnym zachowaniu obecnej stawki akcyzy w wysokości 3,1% podstawy opodatkowania dla pozostałych samochodów osobowych. Szacunki skutków budżetowych zaproponowanego obniżenia stawki podatku akcyzowego na samochody osobowe wykazały, że wprowadzenie tej zmiany wiązałoby się ze znacznym uszczupleniem wpływów budżetowych w związku z czym senacka propozycja nie uzyskała wówczas poparcia Ministra Finansów.

W związku z ustaleniami dokonanymi w czerwcu 2016 r. na posiedzeniu połączonych komisji senackich: Komisji Infrastruktury, Komisji Ustawodawczej oraz Komisji Budżetu i Finansów Publicznych resort finansów został zaangażowany w prace nad wypracowaniem założeń zmiany systemu opodatkowania akcyzą samochodów osobowych. Resort został zobligowany do przeanalizowania skutków budżetowych znowelizowanego systemu opodatkowania w związku z czym w Ministerstwie Finansów prowadzone były analizy dotyczące m.in. czynników, które mogłyby zostać wykorzystane jako podstawa opodatkowania na potrzeby nowego systemu opodatkowania. Po zakończeniu prac w resorcie finansów i przedstawieniu ich wyników połączonym komisjom senackim, komisje zaakceptowały koncepcję przedstawioną przez resort finansów. W dniu 29 listopada 2016 r. przyjęły zmodyfikowaną wersję projektu, a w dniu 13 grudnia 2016 r. Senat podjął uchwałę w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy, którego treść została opublikowana na stronie internetowej Senatu (druk senacki nr 107 S). W dniu 14 grudnia 2016 r. projekt został przekazany przez Marszałka Senatu celem dalszego procedowania Marszałkowi Sejmu.

Odnosząc się do drugiego pytania pana Senatora dotyczącego kwestii korzyści dla budżetu państwa wynikających z wprowadzenia zmian proponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy - Prawo o ruchu drogowym należy zwrócić uwagę, iż projekt zakłada ujednoczenie definicji samochodu osobowego w ustawie o podatku akcyzowym z definicją samochodu wynikającą z przepisów o ruchu drogowym i objęcie podatkiem akcyzowym wszystkich pojazdów samochodowych w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony, z wyjątkiem pojazdów samochodowych napędzanych wyłącznie silnikami elektrycznymi. W opinii Ministerstwa Finansów nowa regulacja może przyczynić się do wyeliminowania pojawiających się obecnie nieprawidłowości wynikających z odmienności definicji samochodów osobowych stosowanych na potrzeby ustawy o podatku akcyzowym oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Aktualnie obowiązujący w Polsce system opodatkowania akcyzą pojazdów odwołuje się do Nomenklatury Scalonej (kodów CN) i obejmuje jedynie samochody osobowe. Zgodnie z definicją ustawową 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. Zatem według obowiązującego stanu prawnego opodatkowanie akcyzą pojazdu jest uzależnione od tego, czy pojazd ten podlega zakwalifikowaniu jako samochód osobowy o kodzie CN 8703 w rozumieniu tzw. Nomenklatury Scalonej.

Odmienność klasyfikacji towarowej dokonywanej w oparciu o Nomenklaturę Scaloną oraz klasyfikacji na podstawie przepisów o ruchu drogowym dotyczy w szczególności tzw. „samochodów ciężarowych”, co skutkuje występowaniem nadużyć w podatku akcyzowym polegających na unikaniu obowiązku podatkowego poprzez klasyfikację samochodów osobowych jako samochody ciężarowe, ich rejestrację oraz dalszą odsprzedaż w Polsce bez zapłaty akcyzy. W celu krótkotrwałej zmiany przeznaczenia pojazdu nabywcy decydują się na demontaż niektórych elementów wyposażenia samochodu, a po zarejestrowaniu samochodu jako ciężarowego elementy te są ponownie montowane, zaś samochód zostaje przerejestrowywany na osobowy.

Jak wskazano na wstępie, rozwiązania prawne przewidziane w senackim projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy - Prawo o ruchu drogowym mogłyby się przyczynić do wyeliminowania nieprawidłowości w tym zakresie, stanowiąc równocześnie instrument przeciwdziałający procederowi zaniżania kwoty należnego podatku akcyzowego. Należy bowiem zauważyć, że senacki projekt przewiduje zmiany w konstrukcji opodatkowania poprzez rezygnację ze stosowania wartości pojazdu jako podstawy opodatkowania, wprowadzając w to miejsce rozwiązanie, zgodnie z którym stawka akcyzy byłaby uzależniona od pojemności silnika, europejskiej normy poziomu emisji spalin (tzw. „norma EURO”) i wieku pojazdu (poprzez zastosowanie wskaźnika deprecjacji).

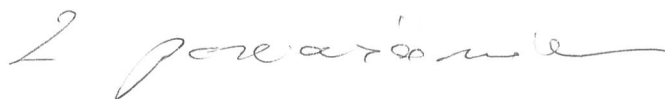
Ministerstwo Finansów próbując ocenić skalę uszczuplenia dochodów budżetowych z tytułu podatku akcyzowego wynikającego z zaniżania wartości samochodów osobowych nabywanych poza terytorium kraju, dokonało szacunkowej analizy, której przedmiotem były najpopularniejsze, czyli najczęściej sprowadzane przez Polaków modele samochodów osobowych. W analizie tej porównano wartość rynkową tych pojazdów z wartością deklarowaną na potrzeby zapłaty podatku akcyzowego. W przypadku pojazdów o pojemności silnika do 2000 cm<sup>3</sup>, czyli tych, które są opodatkowane niższą stawką akcyzy, nie odnotowano znaczących różnic pomiędzy wartością rynkową, a tą wskazywaną w deklaracji podatkowej. Natomiast zaniżanie podstawy opodatkowania jest szczególnie częstym procederem w przypadku samochodów o pojemności silnika powyżej 2000 cm<sup>3</sup>, gdyż stawka akcyzy w tym przypadku wynosi 18,6% wartości pojazdu. W celu zilustrowania skali problemu można posłużyć się przykładem np. samochodu marki AUDI A6, o pojemności silnika 3000 cm<sup>3</sup>, wyprodukowanego w 2004 r. Dla takiego pojazdu przeciętna wartość wskazywana w deklaracjach akcyzowych wynosiła 13 932 złotych, a podatek wyliczony i uiszczony od takiej kwoty to 2 591 złotych. Natomiast rynkowa wartość takiego pojazdu to 30 707 złotych. Podatek akcyzowy, który powinien zostać uiszczony wynosi 5 711 złotych. Dokonując porównania wartości akcyzy – tej zadeklarowanej i faktycznie zapłaconej z tą, która potencjalnie powinna być zapłacona - dostrzec można, że akcyza obliczona na podstawie zaniżonej wartości pojazdu średnio wynosi ok. 50% kwoty podatku jaki powinien być zapłacony, gdyby uwzględnić wartość rynkową pojazdu.

Gdyby tę zaobserwowaną prawidłowość przenieść na wszystkie samochody o pojemności silnika powyżej 2000 cm<sup>3</sup> nabyte wewnątrzspółnotowo, to można szacować, że uszczuplenie dochodów budżetowych z tytułu zaniżania wartości samochodów osobowych sprowadzanych do Polski może sięgać ok. 400-500 mln zł rocznie, przy czym należy zaznaczyć, że stanowiłoby to znaczne uproszczenie, gdyż nie zostałyby uwzględnione faktyczny stan techniczny pojazdów i wynikająca stąd wartość. Kwota ta powinna być zestawiona z dochodami z tytułu opodatkowania samochodów osobowych, które w 2015 r. wyniosły 1 894,6 mln złotych. Równocześnie należy wskazać, że samochody o pojemności silnika powyżej 2000 cm<sup>3</sup> stanowią

ok. 10% liczby wszystkich pojazdów, które są nabywane wewnątrzspółnotowo i są odpowiedzialne za ok. 45% dochodów.

Opracowana przez Biuro Legislacyjne Senatu RP ocena skutków regulacji załączona do senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy - Prawo o ruchu drogowym, wskazuje iż wejście w życie tej regulacji spowoduje wzrost dochodów budżetowych z tytułu podatku akcyzowego o 300 mln zł. (wzrost względem roku 2015, przy założeniu że liczba rejestrowanych pojazdów w kolejnych latach będzie utrzymywała się na poziomie analogicznym do tego odnotowanego w 2015 r. oraz biorąc pod uwagę, że wpływy z podatku akcyzowego od samochodów osobowych w 2015 r. wyniosły 1,9 mld zł.). Pozytywny efekt budżetowy miałby wynikać z wyeliminowania opisanych powyżej nadużyć.

Odnosząc się natomiast do kwestii przeznaczenia dochodów podatkowych z tytułu opodatkowania samochodów podatkiem akcyzowym należy wskazać, iż zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o podatku akcyzowym akcyza stanowi dochód budżetu państwa. Natomiast reguły opracowywania budżetu państwa, w szczególności zasada jedności materialnej wskazują, iż nie powinno się wiązać określonych dochodów budżetowych z konkretnymi zadaniami finansowanymi z budżetu.



Z upoważnienia Ministra Rozwoju i Finansów

*Marian Banaś*  
Sekretarz Stanu  
w Ministerstwie Finansów