



SZEF
KANCELARII SEJMU

GMS-SP-173-141/12

Warszawa, dnia 9 maja 2012 r.



Pani

Henryka Bochniarz

Prezydent Polskiej Konfederacji

Pracodawców Prywatnych

P. J. Bajsa
P. K. Wajda

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję - w trybie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 55, poz. 235 z późn. zm.) poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Przemysław Wipler), z prośbą o wyrażenie opinii.

Z poważaniem

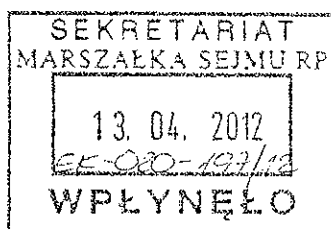
Lech Czapla
Lech Czapla



**Klub Parlamentarny
Prawo i Sprawiedliwość**

Warszawa, dnia 13 kwietnia 2012 r.

**Grupa Posłów
na Sejm RP
Klubu Parlamentarnego
„Prawo i Sprawiedliwość”**



**Szanowna Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 1997 r., Nr 78, poz. 483) oraz art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2009 r., Nr 5, poz. 47, z późn. zm.), niżej podpisani posłowie składają projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz
ustawy o transporcie drogowym**

Na podstawie art. 34 ust. 1 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy Pana posła **Przemysława Wiplera**.

USTAWA

z dnia 2012 r.

o zmianie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2010 r. Nr 247, poz. 1652 ze zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) Art. 4 otrzymuje brzmienie:

- „1. Do dnia 31 grudnia 2012 r., w przypadku nabycia paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu, wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 3 ust. 1 – kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, stanowi 33% kwoty podatku określonej w fakturze lub kwoty podatku należnego z tytułu wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów lub kwoty podatku należnego od dostawy towarów, dla której podatnikiem jest ich nabywca – nie więcej jednak niż 250 zł miesięcznie na jeden samochód osobowy lub inny pojazd samochodowy, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.
2. Prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o którym mowa w ust. 1, przysługuje pod warunkiem prowadzenia ewidencji zawierającej następujące dane w odniesieniu do każdego nabycia wykazanego na fakturze:
 - 1) imię i nazwisko osoby fizycznej dokonującej faktycznej czynności nabycia paliw silnikowych, oleju napędowego lub gazu w imieniu podatnika, wraz z jej własnoręcznym podpisem,
 - 2) nr rejestracyjny samochodu osobowego, lub innego pojazdu samochodowego, o którym mowa w art. 3 ust. 1, dla potrzeb którego paliwo silnikowe, olej napędowy lub gaz został nabyty.

¹ Zmiana tekstu ustawy została ogłoszona w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 585

UZASADNIENIE

1. Cel i potrzeba uchwalenia ustawy oraz przewidywane skutki społeczne i gospodarcze

Zmiana projektowanej ustawy ma na celu wprowadzenie mechanizmu odliczenia przez przedsiębiorców 33% kwoty naliczonego podatku od towarów i usług (dalej: **podatek VAT**) określonej w fakturze, jednakże nie więcej niż 250 zł miesięcznie na jeden samochód osobowy lub inny pojazd samochodowy, o których mowa w art. 3 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym (dalej: **ustawa o zmianie VAT**), z tytułu nabycia paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu (dalej łącznie: **paliwo silnikowe**), wykorzystywanych do napędu tychże samochodów. Mechanizm ten będzie miał zastosowanie nie tylko w zakresie kwot podatku VAT naliczonego, ale także w zakresie kwoty podatku należnego z tytułu wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów lub kwoty podatku należnego od dostawy towarów, dla której podatnikiem jest ich nabywca.

Ustawa o zmianie VAT oraz sama ustawa o podatku od towarów i usług dotychczas nie przewidywała prawa do odliczenia VAT naliczonego z tytułu zakupu paliw silnikowych wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych, bowiem istnieje obiektywna trudność w ustalaniu faktycznego celu, na jaki paliwo jest wykorzystywane przez podatnika.

Zauważyć jednakże należy, że obecny stan prawny prowadzi do negatywnego skutku jakim jest tzw. kaskada podatkowa. Podatek VAT, co do zasady, powinien być podatkiem neutralnym dla przedsiębiorcy, tj. podatnik powinien mieć pełne prawo do odliczenia podatku poniesionego na poprzednich etapach obrotu (swoich zakupach) o ile związane są one z jego działalnością gospodarczą (a nie konsumpcją prywatną). Bezwzględne pozbawienie prawa do odliczenia, jak to dziś ma miejsce w przypadku paliw tankowanych do samochodów osobowych prowadzi do kumulacji opodatkowania VAT. W konsekwencji, na poszczególnych fazach opodatkowania sztucznie zwiększa się podstawa opodatkowania (poprzez wzrost ceny) w wyniku czego VAT płacony jest od VAT.

Ponadto, prowadzi to do zaburzenia rynku, bowiem w różnych segmentach gospodarki (a także na różnych poziomach dystrybucji) występują rozbieżne mechanizmy pozwalające na przerzucenie takich kosztów na konsumenta, co zniekształca rynek i prowadzi do dyskryminacji średnich i małych przedsiębiorców. Przykładem do opisu takiego zjawiska może posłużyć firma kurierska, która wykorzystuje samochody osobowe do wykonywania czynności opodatkowanych (rozwożenie listów i przesyłek kurierskich). Brak prawa do odliczenia VAT naliczonego od nabywanego paliwa silnikowego do napędu samochodów kurierskich, które są wykorzystywane w 100% do celów związanych z działalnością gospodarczą, prowadzi do obciążenia kosztami tego podatku firmę

kurierską, która następnie przerzuca te koszty na ostatecznego konsumenta poprzez zwiększoną cenę o nieodliczony VAT, od wartości którego płaci ten podatek po raz drugi. Proponowana regulacja prawna ma na celu, przynajmniej w pewnej części ograniczyć negatywne skutki w tym zakresie.

Innym powodem z jakiego projektodawca zdecydował się przedstawić niniejszą zmianę legislacyjną, jest wzrost cen paliw silnikowych w Polsce. Na przyczyny te składają się następujące czynniki: koniec okresów przejściowych na obniżone stawki akcyzy, niekorzystny kurs przeliczeniowy tych stawek oraz wzrost cen surowców. Wszystkie te czynniki złożyły się na wzrost cen netto paliw i tym samym wzrost dochodów z tytułu VAT. Zaproponowany mechanizm odliczenia oraz zastosowane parametry (33% i max 250 zł na samochód / miesiąc) mają jedynie złagodzić przedsiębiorcom skutki kumulacji tych negatywnych czynników kosztowych bez szkody dla finansów publicznych, tj. bez szkody dla zakładanych w ustawie budżetowej dochodów z tytułu VAT. Wprowadzenie zaproponowanych rozwiązań prawnych niewątpliwie będzie miało pozytywny wpływ na utrzymanie poziomu wzrostu gospodarczego.

Projekt ustawy przewiduje także eliminację ryzyka potencjalnych mechanizmów prowadzących do nadużyć w zakresie wprowadzanego rozwiązania i z tego powodu nakłada na podatników obowiązek prowadzenia specjalnej ewidencji, która w odniesieniu do każdego tankowania, ma na celu zgromadzenie na fakturze takich danych jak:

- 1) osobę dokonującą faktycznego zakupu paliwa silnikowego w imieniu podatnika, wraz z jej własnoręcznym podpisem,
- 2) nr rejestracyjny zatankowanego samochodu osobowego, lub innego pojazdu samochodowego.

Dane te mogą być odręcznie dopisane na fakturze zakupowej przez kierowcę. W przypadku faktur zbiorczych wystarczy własnoręczny podpis kierowcy w odpowiedniej pozycji potwierdzający, że ta osoba w istocie zatankowała dany samochód danego dnia. Natomiast w przypadku nabywania przez przedsiębiorców paliwa hurtowo i rozlewanego następnie do aut we własnym zakresie, prowadzą oni zazwyczaj precyzyjną ewidencję ilościową tankowanych samochodów a wprowadzane przepisy nadają tej ewidencji jedynie charakter formalnoprawny.

Ponadto, w tym zakresie minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, określić wzór takiej ewidencji. Wszystko to pozwoli na uniknięcie nadużyć podatkowych (np. gromadzenie cudzych faktur), chociażby ze względu na samą świadomość podatników co do skutków prawnych składania fałszywych oświadczeń/dokumentów (regulacje karne).

Projektowana ustawa będzie miała także pozytywny wpływ na gospodarkę, a w szczególności na eliminację tzw. szarej strefy, bowiem spowoduje, że przewaga konkurencyjna przemycanego paliwa silnikowego do napędu samochodów osobowych spadnie.

Z zakresu podmiotowego projektowanej ustawy zostały wyłączone podmioty świadczące usługi taksówkarskie, które wybrały zryczałtowaną formę opodatkowania.

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Przewidywane skutki budżetowe

Ustawa nie będzie miała negatywnego wpływu na zaplanowane dochody budżetowe. Wynika to z faktu, iż w momencie sporządzania ustawy budżetowej na 2012 r. cena paliw silnikowych wynosiła ok. 4,50 zł/l i na podstawie takich cen zostały oszacowane dochody budżetowe z tytułu podatku VAT od paliw silnikowych wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych. Z kolei w chwili złożenia niniejszego projektu ustawy, ceny paliw silnikowych wynoszą prawie 6 zł/l. Oznacza to, że dochody budżetowe z tytułu podatku VAT od paliw silnikowych wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych będą istotnie większe niż to przewiduje ustawa budżetowa ze względu na wzrost cen paliw, zaś niniejszy projekt ustawy spowoduje jedynie mniejszy wzrost niezaplanowanych dochodów budżetowych. Spadek zużycia paliw ze względu na małą elastyczność popytu nie powoduje spadku dochodów budżetowych z tego tytułu.

3. Zgodność ustawy z prawem Unii Europejskiej

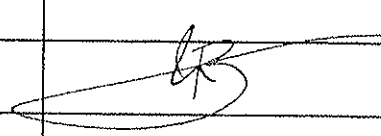
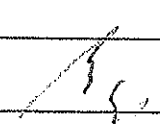
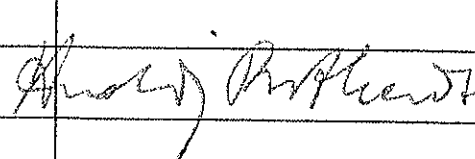
Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Zmiana w ustawie jest w szczególności zgodna z dyrektywą 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (dalej: **dyrektywa VAT**), która nie przewiduje żadnych ograniczeń w zakresie prawa do odliczenia paliw silnikowych wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych. Z formalnego punktu widzenia proponowana zmiana wymaga konsultacji z Komitetem ds. VAT na podstawie art. 177 dyrektywy VAT.

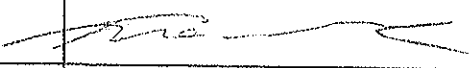
Polska w 2009 r. przeprowadziła takie konsultacje, dzięki którym Polski ustawodawca mógł do końca 2012 r. wprowadzić najdalej idące ograniczenie prawa do odliczenia VAT od paliw silnikowych do samochodów osobowych. Oznacza to, że obecny stan prawny wprowadza całkowite odstępstwo od zasady VAT polecającej na przyznaniu podatnikom pełnego odliczenia podatku VAT (zasada neutralności VAT). Dlatego też zmiana idąca w kierunku ograniczenia tego odstępstwa, czyli polegająca na wprowadzeniu częściowego prawa do odliczenia podatku VAT w tym zakresie nie może spotkać się z negatywną oceną Komitetu ds. VAT.

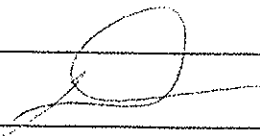
Zaproponowane przepisy będą obowiązywać do końca 2012 r. W czasie ich obowiązywania Minister Finansów powinien prowadzić analizę skutków budżetowych nowego prawa do odliczenia oraz na tej podstawie powinien przygotować rozwiązania docelowe przyznające (częściowe) prawo do odliczenia podatku naliczonego przy nabyciu paliw silnikowych, które zgodnie z obowiązującym stanem prawnym mają obowiązywać od dnia 1 stycznia 2013 r. Minister Finansów powinien przeprowadzić w tym roku konsultacje z odpowiednimi organami Unii Europejskiej, w celu zatwierdzenia docelowych rozwiązań w tym zakresie.

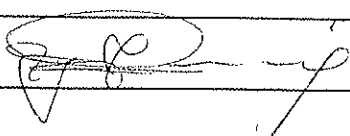
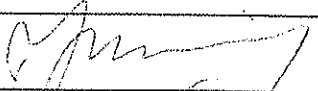
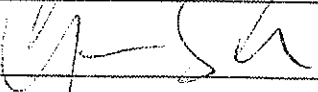
Lista Posłów KP PiS *popierających projekt*

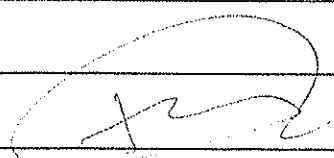
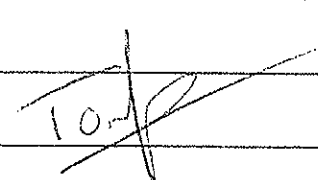
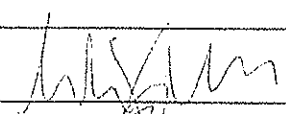

*ustawy o zmianach ustawy o kinoteatrze ustawy o podatkach od honorariów
i usług oraz ustawy o transporcie drogowym*

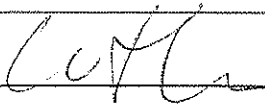
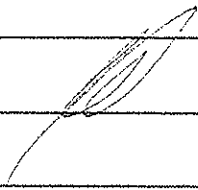
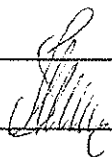

L.p.	Imię	Nazwisko	Podpis
1.	Adam	Abramowicz	
2.	Andrzej	Adamczyk	
3.	Waldemar	Andzel	
4.	Dorota	Arciszewska- Mielewczyk	
5.	Jan	Ardanowski	
6.	Iwona	Arent	
7.	Marek	Ast	
8.	Zbigniew	Babalski	
9.	Piotr	Babinetz	
10.	Barbara	Bartuś	
11.	Dariusz	Bąk	
12.	Włodzimierz	Bernacki	
13.	Andrzej	Bętkowski	
14.	Mariusz	Błaszczak	
15.	Joachim	Brudziński	
16.	Barbara	Bubula	
17.	Zbigniew	Chmielowiec	
18.	Witold	Czarnecki	
19.	Arkadiusz	Czartoryski	
20.	Edward	Czesak	

21.	Leszek	Dobrzyński	
22.	Zbigniew	Dolata	
23.	Andrzej	Duda	
24.	Jan	Dziedziczak	
25.	Tadeusz	Dziuba	
26.	Jacek	Falfus	
27.	Anna	Fotyga	
28.	Zbigniew	Girzyński	
29.	Szymon	Gیزیński	
30.	Kazimierz	Gołojuch	
31.	Małgorzata	Gosiewska	
32.	Artur	Górski	
33.	Tomasz	Górski	
34.	Czesław	Hoc	
35.	Adam	Hofman	
36.	Józefa	Hrynkiewicz	
37.	Michał	Jach	
38.	Dawid	Jackiewicz	
39.	Wiesław	Janczyk	
40.	Wojciech	Jasiński	
41.	Andrzej	Jaworski	
42.	Krzysztof	Jurgiel	
43.	Tomasz	Kaczmarek	
44.	Jarosław	Kaczyński	
45.	Mariusz	Kamiński s. Arkadiusza	
46.	Mariusz	Kamiński s. Lesława	

47.	Izabela	Kloc	
48.	Sławomir	Kiosowski	
49.	Lech	Końkowski	
50.	Robert	Końkowski	
51.	Henryk	Kowalczyk	
52.	Maks	Kraczkowski	
53.	Leonard	Krasulski	
54.	Elżbieta	Kruk	
55.	Marek	Kuchciński	
56.	Zbigniew	Kuźmiuk	
57.	Adam	Kwiatkowski	
58.	Tomasz	Latos	
59.	Krzysztof	Lipiec	
60.	Adam	Lipiński	
61.	Marek	Łatas	
62.	Maciej	Łopiński	
63.	Marzena	Machalek	
64.	Antoni	Macierewicz	
65.	Ewa	Malik	
66.	Maciej	Matecki	
67.	Gabriela	Masłowska	
68.	Marcin	Mastalerek	
69.	Jerzy	Materna	
70.	Grzegorz	Matusiak	
71.	Marek	Matuszewski	
72.	Beata	Mazurek	

73.	Krzysztof	Michalkiewicz	
74.	Kazimierz	Moskal	
75.	Piotr	Naimski	
76.	Maria	Nowak	
77.	Marek	Opiola	
78.	Jacek	Osuch	
79.	Stanisław	Ozóg	
80.	Anna	Paluch	
81.	Krystyna	Pawłowicz	Kłan
82.	Bolesław	Piecha	
83.	Stanisław	Pięta	
84.	Dariusz	Piontkowski	
85.	Stanisław	Piotrowicz	
86.	Jerzy	Polaczek	PJL
87.	Marek	Polak	
88.	Piotr	Polak	
89.	Krzysztof	Popiołek	
90.	Piotr	Pyzik	
91.	Elzbieta	Rafańska	
92.	Adam	Rogacki	
93.	Jarosław	Rusiecki	
94.	Bogdan	Rzońca	
95.	Małgorzata	Sadurska	
96.	Jacek	Sasin	
97.	Grzegorz	Schreiber	
98.	Dariusz	Seliga	

99.	Jarosław	Sellin	
100.	Anna	Sobecka	
101.	Lech	Sprawka	
102.	Stefan	Strzałkowski	
103.	Marek	Suski	
104.	Paweł	Szalamacha	
105.	Wojciech	Szarama	
106.	Krzysztof	Szczerski	
107.	Jolanta	Szczypińska	
108.	Andrzej	Szlachta	
109.	Jerzy	Szmit	
110.	Stanisław	Szwed	
111.	Beata	Szydło	
112.	Jan	Szyszko	
113.	Janusz	Śniadek	
114.	Jacek	Świat	
115.	Krzysztof	Tchórzewski	
116.	Robert	Telus	
117.	Ryszard	Terlecki	
118.	Grzegorz	Tobiszowski	
119.	Jan	Tomaszewski	
120.	Kazimierz	Ujazdowski	
121.	Jan	Warzecha	
122.	Witold	Waszczykowski	
123.	Przemysław	Wipler	
124.	Jadwiga	Wiśniewska	

125.	Elzbieta	Witek	
126.	Marcin	Witko	
127.	Michał	Wojtkiewicz	
128.	Grzegorz	Woźniak	
129.	Anna	Zalewska	
130.	Sławomir	Zawiślak	
131.	Łukasz	Zbonikowski	
132.	Jarosław	Zieliński	
133.	Kosma	Złotowski	
134.	Maria	Zuba	
135.	Wojciech	Zubowski	
136.	Jerzy	Żyżyński	