

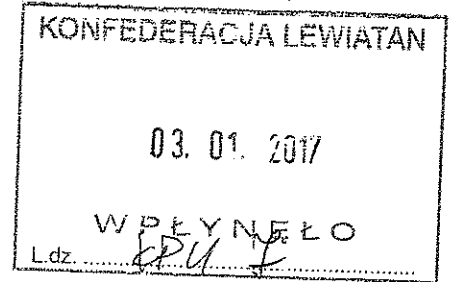


ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Adam Podgórski

GMS-WP-173-386/16

Warszawa, dnia 29 grudnia 2016 r.



Prezydent

Konfederacji Lewiatan

Pani Henryka Bochniarz

P. P. PWSZERNIŁI
dup. D. GADZUŁI
P. U. WŁODA

Szanowna Pani Prezydent

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję – w trybie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. z 2015 r. poz. 2029) - senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy - Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: senator Grzegorz Peczkis), z prośbą o przedstawienie opinii.

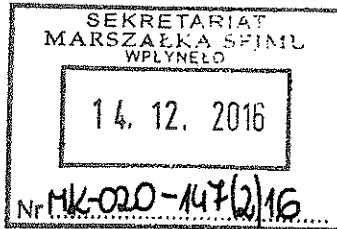
Z poważaniem



MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Stanisław Karczewski

Warszawa, dnia *14* grudnia 2016 r.



Szanowny Pan

Marek KUCHCIŃSKI

MARSZAŁEK SEJMU

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Szanowny Panie Marszałku,

Zgodnie z art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. mam zaszczyt przekazać Panu Marszałkowi podjętą przez Senat na 32. posiedzeniu w dniu 13 grudnia 2016 r. uchwałę w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy – Prawo o ruchu drogowym wraz z projektem tej ustawy.

Jednocześnie pragnę poinformować, że Senat upoważnił senatora Grzegorza Peczkisa do reprezentowania Senatu w dalszych pracach nad tym projektem.

z poleceniem
Grzegorz Peczkis

UCHWAŁA
SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

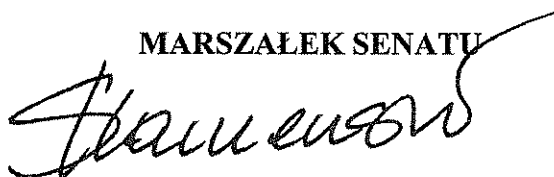
z dnia 13 grudnia 2016 r.

**w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku
akcyzowym i ustawy – Prawo o ruchu drogowym**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Senat wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Jednocześnie upoważnia senatora Grzegorza Peczkisa do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

MARSZAŁEK SENATU



Stanisław KARCZEWSKI

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 752, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) użyte w art. 1 w ust. 1, w art. 2 w ust. 1 w pkt 6–9 i w pkt 18, w art. 3 w ust. 2, w tytule działu V, w art. 100 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia i w pkt 1–3, w ust. 2 dwukrotnie, w ust. 2b dwukrotnie, w ust. 3, w ust. 5 we wprowadzeniu do wyliczenia i w ust. 6, w art. 101 w ust. 1, w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia w pkt 1 dwukrotnie, w pkt 2 trzykrotnie i w pkt 3 dwukrotnie, w ust. 2a dwukrotnie i w ust. 3 i 4, w art. 102 w ust. 2 trzykrotnie i w ust. 4, w art. 103 w ust. 1 i 2, w art. 106 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia, w ust. 2 dwukrotnie i w ust. 3 dwukrotnie, w art. 107 w ust. 1 trzykrotnie, w ust. 5 dwukrotnie i w ust. 6, w art. 109 w ust. 1 dwukrotnie, w ust. 2, w ust. 3, w ust. 3a trzykrotnie, w ust. 3b trzykrotnie, w ust. 3c, w ust. 3e dwukrotnie, w ust. 4 dwukrotnie, w ust. 5 w pkt 2 dwukrotnie i w części wspólnej trzykrotnie, w art. 110 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia, w pkt 1, 2, 4 i 5, w ust. 2, w ust. 4 czterokrotnie, w ust. 5 i 7, w art. 110a w ust. 1 i 2b, w art. 111 w ust. 1 w pkt 1 we wprowadzeniu do wyliczenia w lit. b, c i w lit. d dwukrotnie, w pkt 2 we wprowadzeniu do wyliczenia i w lit b–e, w pkt 3 i 4 i w ust. 2 trzykrotnie, w art. 112 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia, w pkt 1, 2 i 5, w ust. 2 i 3 oraz w art. 113 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia i w części wspólnej, w różnej liczbie i różnym przypadku, wyrazy „samochód osobowy” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazem „samochód”;

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1559, 1662 i 1877, z 2015 r. poz. 18, 211, 978, 1269, 1479, 1649, 1844 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 925, 1052, 1228, 1948 i 2005.

- 2) skreśla się użyte w art. 7d w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia i w pkt 1 oraz w ust. 3, w art. 7e w ust. 2 w pkt 3 i w ust. 3 dwukrotnie, w art. 7f w ust. 1 i w ust. 2, w art. 7h w ust. 1 i 2 oraz w art. 7i w pkt 1, w różnej liczbie i różnym przypadku, wyrazy „albo samochód osobowy”;
- 3) w art. 7e ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. WIA jest wydawana na wniosek i obejmuje tylko jeden wyrób akcyzowy.”;
- 4) w art. 100:
 - a) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. W przypadku wymiany, przed pierwszą rejestracją na terytorium kraju, silnika samochodu, przyjmuje się, że przedmiotem czynności podlegającej opodatkowaniu jest samochód o pojemności silnika, który został zainstalowany, z tym że w przypadku wymiany silnika na silnik o pojemności niższej, przyjmuje się, że przedmiotem czynności podlegającej opodatkowaniu jest samochód o pojemności silnika wyższej.”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Samochody są to pojazdy samochodowe, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem pojazdów samochodowych napędzanych wyłącznie silnikami elektrycznymi.”;
- 5) uchyla się art. 104;
- 6) art. 105 otrzymuje brzmienie:

„Art. 105. 1. Akcyzę, oblicza się według następującego wzoru:

$$P = S \times (1 - D)$$

w którym poszczególne symbole oznaczają:

P – kwota akcyzy wyrażona w polskich złotych,

S – stawka akcyzy, o której mowa w ust. 2,

D – współczynnik deprecjacji, o którym mowa w ust. 4.

2. Stawki akcyzy na samochody dla poszczególnych przedziałów pojemności silnika są zależne od normy poziomu emisji spalin samochodu i wynoszą w zł:

Pojemność silnika	Norma poziomu emisji spalin			
	Euro 6	Euro 5	Euro 4	Euro 3 lub wcześniejsza lub brak normy poziomu emisji spalin
poniżej 1200 cm ³	1000	2000	2300	3500
1200–1499 cm ³	1500	2400	2550	8000
1500–1999 cm ³	1950	3120	3320	10 000
2000–2499 cm ³	9000	18 000	20 700	29 000
2500–2999 cm ³	14 000	25 000	32 000	40 000
3000–3499 cm ³	20 000	36 000	46 000	57 000
3500–3999 cm ³	27 000	42 000	62 000	76 000
powyżej 3999 cm ³	35 000	55 000	80 000	98 000

3. Współczynnik deprecjacji ustala się w zależności od okresu deprecjacji, liczonego od dnia pierwszej rejestracji samochodu dokonanej poza terytorium kraju do dnia powstania obowiązku podatkowego, o którym mowa w art. 101, i liczy się w miesiącach, przy czym, wskazany okres deprecjacji kończy się z upływem tego dnia w ostatnim miesiącu, który odpowiada początkowemu dniowi tego okresu, a gdyby takiego dnia w ostatnim miesiącu nie było – w ostatnim dniu tego miesiąca.

4. Współczynnik deprecjacji wynosi:

Okres deprecjacji (w miesiącach)	Współczynnik deprecjacji (D)
poniżej 1	0
od 1 do 2	0,03
od 3 do 4	0,08
od 5 do 6	0,12
od 7 do 12	0,18
od 13 do 24	0,25
od 25 do 36	0,35
od 37 do 48	0,45
od 49 do 60	0,55
od 61 do 72	0,60
od 73 do 84	0,65
od 85 do 96	0,70
od 97 do 108	0,75
od 109 do 120	0,78
od 121 do 132	0,82
od 133 do 144	0,84
od 145 do 156	0,86
od 157 do 168	0,88
169 i powyżej	0,90

5. Normy emisji poziomu spalin obejmują samochody zarejestrowane po raz pierwszy w następujących latach:

- 1) Euro 6 – 2016 r. i później;
- 2) Euro 5 – od 2010 r. do 2015 r.;
- 3) Euro 4 – od 2005 r. do 2009 r.;
- 4) Euro 3 lub wcześniejsza – 2004 r. i wcześniej.

6. W przypadku gdy norma emisji poziomu spalin nie jest zgodna z rokiem, o którym mowa w ust. 5, podatnik dołącza do deklaracji podatkowej wyciąg ze świadectwa homologacji.

7. W przypadku samochodu niezarejestrowanego poza terytorium kraju współczynnik deprecjacji (D) wynosi 0.

8. W przypadku samochodów o ponadnormatywnym stopniu utraty wartości, na wniosek podatnika, złożony w terminie 14 dni od dnia złożenia deklaracji podatkowej lub przyjęcia zgłoszenia celnego, właściwy naczelnik urzędu skarbowego lub naczelnik urzędu celno-skarbowego określi, w drodze decyzji, kwotę akcyzy.

9. Organami właściwymi do orzekania w sprawie określenia kwoty akcyzy, o której mowa w ust. 8, są odpowiednio naczelnik urzędu skarbowego lub naczelnik urzędu celno-skarbowego, któremu została złożona deklaracja podatkowa dla tej akcyzy lub zgłoszenie celne, w którym została obliczona i wykazana kwota tej akcyzy, oraz właściwy dla naczelnika w zakresie akcyzy dyrektor izby administracji skarbowej.

10. Akcyzę, o której mowa w ust. 8, oblicza się według następującego wzoru:

$$P = S \times [1 - (D + DD)]$$

w którym poszczególne symbole oznaczają:

P – kwota akcyzy wyrażona w polskich złotych,

S – stawka akcyzy, o której mowa w ust. 2,

D – współczynnik deprecjacji, o którym mowa w ust. 4,

DD – dodatkowy współczynnik deprecjacji, o którym mowa w ust. 11.

Jeżeli suma współczynnika deprecjacji (D) i dodatkowego współczynnika deprecjacji (DD) przekracza 0,90, stosuje się współczynnik deprecjacji w wysokości 0,90.

11. Dodatkowy współczynnik deprecjacji ustalony w zależności od stopnia ponadnormatywnej utraty wartości samochodu w stosunku do współczynnika deprecjacji, o którym mowa w ust. 4, wynosi:

Stopień ponadnormatywnej utraty wartości samochodu w stosunku do współczynnika deprecjacji, o którym mowa w ust. 4	Dodatkowy współczynnik deprecjacji (DD)
do 10 %	0
11% – 20%	0,05
21% – 30%	0,07
31% – 40%	0,09
41% – 50%	0,11
powyżej 50 %	0,13

12. Stopień ponadnormatywnej utraty wartości samochodu ustala się biorąc pod uwagę opinię powołanego z urzędu biegłego, która uwzględnia: przebieg danego samochodu, stan techniczny, rok produkcji oraz wyposażenie. Koszty opinii biegłego ponosi podatnik.”;

7) po art. 109 dodaje się art. 109a i art. 109b w brzmieniu:

„Art. 109a. Zwalnia się od akcyzy motocykle, autobusy oraz pojazdy zabytkowe w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.

Art. 109b. W przypadku samochodów wyposażonych w hybrydowy układ napędowy, akcyzę obliczoną zgodnie ze wzorem, o którym mowa w ust. 1 lub ust. 8, pomniejsza się o 20%.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.²⁾) w art. 72:

1) w ust. 1 pkt 6a otrzymuje brzmienie:

„6a) dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju albo dokumentu potwierdzającego brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju albo zaświadczenia stwierdzającego zwolnienie od akcyzy, w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, jeżeli samochód został sprowadzony z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej i jest rejestrowany po raz pierwszy;”;

2) ust. 1b otrzymuje brzmienie:

„1b. W przypadku nabycia samochodu od wyspecjalizowanego salonu sprzedaży w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, dokument potwierdzający zapłatę akcyzy na terytorium kraju może być zastąpiony oświadczeniem wyspecjalizowanego salonu sprzedaży, że posiada oryginał lub kopię dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju od tego samochodu.”.

Art. 3. Do dnia 28 lutego 2017 r. przez naczelnika urzędu celno-skarbowego lub naczelnika urzędu skarbowego oraz dyrektora izby administracji skarbowej, o których mowa w art. 105 ust. 8 i 9, ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, rozumie się odpowiednio naczelnika urzędu celnego oraz dyrektora izby celnej.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 266, 352, 1250, 1948 i 2001.

Art. 4. W przypadku gdy obowiązek podatkowy w akcyzie odnośnie do samochodów osobowych, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 1, powstał przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i należna akcyza, nie została do tego dnia zapłacona, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel wydania ustawy oraz rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana

Obecnie samochody osobowe o pojemności silnika powyżej 2.000 cm³ opodatkowane są stawką akcyzy w wysokości 18,6% podstawy opodatkowania. Poniżej tej pojemności samochody są opodatkowane stawką 3,1% podstawy opodatkowania. Podstawą opodatkowania jest wartość samochodu (kwota należna od sprzedaży, zakupu lub wartość celna w imporcie). Przedmiotem opodatkowania jest samochód osobowy rozumiany jako pojazd samochodowy 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.

Takie określenie stawek podatku, podstawy opodatkowania oraz przedmiotu opodatkowania zrodziło szereg niekorzystnych zjawisk takich jak:

- 1) zaniżanie wartości samochodów – poprzez zaniżanie deklarowanej wartości lub poddawanie samochodów zabiegom obniżającym ich wartość (w szczególności w samochodach o pojemności wyższej niż 2000 cm³),
- 2) rejestrowanie samochodów o znacznej wartości w krajach, w których opłaty rejestracyjne nie są aż tak wysokie np. w Czechach,
- 3) manipulowanie przedmiotem opodatkowania w celu wykazania, iż przywieziony pojazd samochodowy nie jest samochodem osobowym, a np. ciężarowym, czego dowodem jest orzecznictwo sądów administracyjnych chociażby z ostatniego okresu (WSA w Krakowie I Sa/Kr 483/16, WSA w Warszawie VII SA/Wa 51/16 lub WSA w Rzeszowie I SA/Rz 537/1).

Takie ukształtowanie akcyzy wpływa również na strukturę posiadanych samochodów. Według danych ACEA (European Automobile Manufacturers Association) ponad 80% samochodów zarejestrowanych w Polsce ma więcej niż 10 lat i jest to największy udział takiej kategorii pojazdów w krajach członkowskich Unii Europejskiej.

Znaczny udział samochodów starszych niż 10 latnie wpływa także na ich niekorzystny wpływ na środowisko naturalne oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Celem ustawy jest, przy zachowaniu obecnych przychodów budżetowych z podatku akcyzowego na samochody, próba wyeliminowania opisanych wyżej zjawisk i takie ukształtowanie zachowań obywateli, aby nabywali samochody, w miarę możliwości nowsze, bezpieczniejsze, lepiej wyposażone oraz bardziej ekologiczne. Ponadto celem ustawy jest wyeliminowanie zjawiska rejestrowania bardzo drogich samochodów poza granicami Polski. W tym celu proponuje się:

- 1) wyeliminowanie z definicji samochodów pojęć niejednoznacznych i objęcie podatkiem wszystkich pojazdów do 3,5 tony,
- 2) wyłączenie z definicji samochodów elektrycznych oraz zwolnienie z podatku motocykli, samochodów zabytkowych oraz autobusów,
- 3) oderwanie stawek akcyzy od wartości pojazdu i uzależnienie jej od pojemności silnika i europejskiej normy poziomu emisji spalin, przy jednoczesnym uwzględnieniu deprecjacji samochodów ze względu na ich wiek lub ponadnormatywnej deprecjacji w przypadku nadmiernego zużycia nabywanego samochodu,
- 4) wyeliminowanie obowiązującego dziś skokowego wzrostu obciążenia podatkowego, skłaniającego do manipulacji wartością (w przypadku samochodów używanych) lub do rejestracji za granicą (w przypadku samochodów nowych).

2. Różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Stawka akcyzy na samochody osobowe, zgodnie z art. 105 pkt 1 ustawy o podatku akcyzowym, jest uzależniona od pojemności silnika. Graniczna pojemność wynosi 2.000 cm³, co oznacza, że samochody osobowe, których pojemność silnika jest równa lub mniejsza od 2.000 cm³ opodatkowane są niższą akcyzą, która wynosi 3,1% podstawy opodatkowania, a samochody osobowe o pojemności silnika przekraczającej 2.000 cm³ stawką akcyzy, która wynosi 18,6% podstawy opodatkowania.

Projektowana ustawa powoduje objęcie podatkiem akcyzowym wszystkich pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 3,5 t. W dotychczasowym stanie prawnym samochody nie będące osobowymi i nie przekraczające masy 3,5 t nie podlegały akcyzie ani podatkowi od środków transportowych.

Projektowana ustawa wyłącza z definicji samochody napędzane wyłącznie silnikami elektrycznymi.

Stawka akcyzy nie będzie ustalana od wartości samochodu, a od pojemności silnika i europejskiej normy poziomu emisji spalin. Preferowane przez stawki są samochody o normie wyższej (mniej zanieczyszczające środowisko naturalne) i niższej pojemności silnika.

Z powodu niekorzystnych orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawach państw, które próbowały wyeliminować z rynku sprowadzanie starych samochodów (np. sprawa C-313/05 oraz połączone sprawy C-290/05 i C-333/05) należało uwzględnić również stopień deprecjacji samochodów. Współczynnik deprecjacji ustala się w zależności od okresu deprecjacji i liczy się w miesiącach od pierwszej rejestracji. W przypadku samochodów o ponadnormatywnym stopniu utraty wartości podatek będzie ustalany z uwzględnieniem dodatkowego współczynnika deprecjacji ustalonego na podstawie opinii biegłego, który uwzględni przebieg samochodu, jego stan techniczny, rok produkcji oraz wyposażenie.

Ustawa zwalnia z podatku motocykle (dziś także nie objęte podatkiem akcyzowym), samochody zabytkowe (muszą spełnić dodatkowe kryteria uznania za zabytkowy) oraz autobusy (te, które mieszczą się w kategorii do 3,5 t, ponieważ autobusy są objęte podatkiem od środków transportowych).

Ponadto ustawa wprowadza, w przypadku samochodów wyposażonych w hybrydowy układ napędowy, możliwość obniżenia akcyzy o 20%.

3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne

Projektowana ustawa wywoła pozytywne skutki gospodarcze i społeczne. Spowoduje zwiększenie dostępu obywateli do pojazdów oferowanych na rynkach europejskich oraz ograniczy nieuczciwe praktyki związane z zaniżaniem wartości sprowadzanych samochodów czy też manipulowaniem kategorią pojazdu. Szczegóły omówione zostały w ocenie skutków regulacji dołączonej do uzasadnienia.

4. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

Projekt nie wymaga wydania aktów wykonawczych.

5. Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

6. Konsultacje

Do pierwotnego projektu, obniżającego stawkę podatku akcyzowego dla samochodów o pojemności silnika powyżej 2000 cm³ z 18,6% do 4,6% ustawy uwagi zgłosiły następujące podmioty:

- 1) Minister Rozwoju, który zasugerował rozważenie uzależnienia podatku od parametrów ekologicznych (np. poziomu emisji CO₂ lub klasy norm czystości spalin EURO) oraz w przyszłości obniżenie podatku (nawet do 0) dla samochodów zero- i niskoemisyjnych z napędami alternatywnymi;
- 2) Minister Finansów, który negatywnie zaopiniował propozycję obniżenia stawki podatku, z uwagi na dochody budżetowe;
- 3) Ministra Środowiska, który stwierdził, iż stawki podatków i danin publicznych od samochodów powinny być różnicowane z uwzględnieniem celów służących ochronie środowiska;
- 4) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, którego zdaniem podatek akcyzowy nie powinien być powiązany z wartością samochodu a powinien uwzględniać czynnik wpływu na środowisko, np. normy emisji spalin, w połączeniu np. z pojemnością silnika.

W toku prac legislacyjnych uwagi zgłosili:

- 1) Minister Finansów, który zaproponował rozszerzenie przedmiotu opodatkowania na wszystkie samochody o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, uzależnienie stawek podatku od roku produkcji i pojemności silnika (w tym zaproponował tabelę takich stawek);
- 2) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, które postulowało jednolitą stawkę podatku;
- 3) Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów EKO-AUTO, które postulowało wprowadzenie opłaty ekologicznej;

Pozostałe uwagi stowarzyszeń branży motoryzacyjnej oraz osób fizycznych odnosiły się przede wszystkim do uwag Ministra Finansów, a nie do projektu ustawy.

Uwagi dotyczące rozszerzenia przedmiotu opodatkowania na samochody o masie dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz uzależnienie podatku od spełniania norm emisji spalin i pojemności zostały uwzględnione w projekcie przyjętym przez komisje w pierwszym czytaniu. Do tego projektu uwagi zgłosili:

- 1) Regionalne Stowarzyszenie Przedsiębiorców oraz Związek Dealerów Samochodów, które postulowały wyłączenie z opodatkowania samochodów dostawczych;
- 2) Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów, które postulowało rozszerzenie zakresu wyłączenia z podatku akcyzowego na samochody historyczne;
- 3) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, które obok negatywnej opinii na temat opodatkowania samochodów dostawczych i uzależnienia akcyzy od norm emisji spalin, postulowało zwiększenie współczynnika deprecjacji.

Uwagi te nie zostały uwzględnione, ponieważ Senat przyjął ustawę w wersji zaproponowanej po pierwszym czytaniu.

Tytuł projektu:

Ustawa o zmianie ustawy o podatku akcyzowym i ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Przedstawiciel wnioskodawcy:

senator Grzegorz Peczkis

Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym:

Adam Niemczewski, wicedyrektor BL, tel. 22 694 9011

Katarzyna Majewska, ekspert ds. OSR, tel. 22 694 9259

Data sporządzenia:

14 grudnia 2016 r.

Źródło: inicjatywa komisji senackiej

Nr druku: 107, 107S

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektowanej regulacji jest rozwiązanie problemów wynikających ze zróżnicowania stawek akcyzy. Według obowiązujących przepisów stawki akcyzy od samochodów osobowych sprzedawanych w Polsce są zróżnicowane pod względem pojemności silnika: 3,1% dla pojazdów z silnikiem do 2000 cm³, 18,6% dla silników powyżej 2000 cm³ (przed 1.01.2009 r. – 13,6%). Takie rozwiązanie rodzi problemy związane m.in. z zaniżaniem wartości celnej pojazdu w celu niższego opodatkowania, unikaniem opodatkowania poprzez rejestrowanie samochodów osobowych jako ciężarowych, a także rejestrowanie luksusowych aut za granicą, gdzie opodatkowanie przy pierwszej rejestracji jest dużo mniejsze.

1. Obecnie brak jest jednoznacznego uzasadnienia takiego zróżnicowania stawek akcyzy. Historycznie przedstawiane były następujące argumenty:

Argument za zróżnicowaniem	Komentarz
Wsparcie dla krajowego przemysłu samochodowego produkującego samochody o małych silnikach	Na chwilę obecną krajowy przemysł samochodowy produkuje przede wszystkim na eksport i w związku z tym nie korzysta na obniżonej akcyzie (która dotyczy samochodów sprzedawanych w kraju).
Względy ekologiczne – wyższa pojemność silnika oznaczała wyższą emisję szkodliwych związków	Zmiany technologiczne spowodowały, iż emisja szkodliwych związków nie jest tak silnie powiązana z pojemnością silnika.
Pojazdy z wyższą pojemnością mają charakter dóbr luksusowych i w związku z tym powinny być opodatkowane progresywnie (wyższą stawką)	Podwyższona stawka nie dotyczy samochodów wyższej klasy o mniejszych silnikach pochodzących z EU lub Japonii, podczas gdy dotknięte są nią samochody średniej klasy o większych silnikach pochodzące z USA.

2. Wysokie zróżnicowanie stawek oznacza skokowy wzrost opodatkowania w przypadku różnicy w pojemności silnika rzędu 1 cm³, jeśli nastąpi przekroczenie progu 2000 cm³.
3. Wysoka stawka akcyzy powoduje, iż sprowadzający samochody używane z zagranicy (zarówno w ramach nabycia wewnątrzwspólnotowego, jak i importu) mają silną motywację do zaniżania wartości samochodu deklarowanej na granicy. Zaniżanie wartości generuje co prawda koszty (demontażu elementów samochodu i pozyskania opinii rzeczoznawcy), ale w przypadku wysokich obciążeń podatkowych jest bardzo opłacalne.

W przypadku samochodów z pojemnością silnika powyżej 2000 cm³, pojazdy używane stanowiły w latach 2009-2015 ok. 85% pierwszych rejestracji, ale tylko 35% wpływów z podatku akcyzowego. W 2015 r. przeciętna deklarowana wartość samochodu używanego to ok. 19,2 tys. zł, podczas gdy nowego – 160 tys. zł. Dla porównania, w przypadku samochodów o pojemności do 2000 cm³, analogiczne wartości wyniosły 14,4 tys. zł oraz 55 tys. zł.

Analizy wykonane przez Ministerstwo Finansów wskazują, iż dla 10 najczęściej rejestrowanych po raz pierwszy modeli samochodów w 2014 r., deklarowana średnia wartość była o ok. 40% niższa od wartości z bazy Eurotax. Przekładając to bezpośrednio na całkowite wpływy z akcyzy od samochodów używanych, zaniżenie wartości prowadzi do ubytku dochodów rzędu około 500 mln zł rocznie.

Ponadto często zdarza się, że aby uniknąć opodatkowania akcyzą, nabywcy pojazdów (przeważnie luksusowych) z dużymi silnikami deklarują rejestrację aut ciężarowych, które są zwolnione z akcyzy. W celu krótkotrwałej zmiany przeznaczenia pojazdu, nabywcy decydują się na demontaż niektórych elementów wyposażenia samochodu – głównie tylnych foteli wraz z pasami bezpieczeństwa. Po zarejestrowaniu samochodu jako ciężarowego, elementy te są ponownie montowane, a samochód przerejestrowywany na osobowy. Powyższy problem wynika z różnych definicji samochodów ciężarowych – według ustawy o podatku akcyzowym i ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym rozwiązaniem jest wprowadzenie nowych (kwotowych) stawek akcyzy, uzależnionych od pojemności silnika i normy emisji poziomu spalin. Wysokość akcyzy obliczana będzie według wzoru:

$$P = S \times (1 - D)$$

gdzie:

- P – kwota należnej akcyzy,
- S – stawka akcyzy w zależności od pojemności silnika i normy poziomu emisji spalin,
- D – współczynnik deprecjacji.

Proponowane stawki opodatkowania pojazdów (w zł) przedstawia poniższa tabela:

Pojemność silnika		Norma poziomu emisji spalin			
		Euro 6	Euro 5	Euro 4	Euro 3 lub wcześniejsza lub brak normy
I	poniżej 1 199 cm ³	1 000	2 000	2 300	3 500
II	1 200–1 499 cm ³	1 500	2 400	2 550	8 000
III	1 500–1 999 cm ³	1 950	3 120	3 320	10 000
IV	2 000–2 499 cm ³	9 000	18 000	20 700	29 000
V	2 500–2 999 cm ³	14 000	25 000	32 000	40 000
VI	3 000–3 499 cm ³	20 000	36 000	46 000	57 000
VII	3 500–3 999 cm ³	27 000	42 000	62 000	76 000
VIII	powyżej 3 999 cm ³	35 000	55 000	80 000	98 000

Współczynnik deprecjacji uzależniony jest od okresu, który upłynął od dnia pierwszej rejestracji pojazdu poza terytorium kraju do dnia powstania obowiązku podatkowego i przyjmuje następujące wartości:

Okres deprecjacji (w miesiącach)	Współczynnik deprecjacji (D)
poniżej 1	0
od 1 do 2	0,03
od 3 do 4	0,08
od 5 do 6	0,12
od 7 do 12	0,18
od 13 do 24	0,25
od 25 do 36	0,35
od 37 do 48	0,45
od 49 do 60	0,55
od 61 do 72	0,60
od 73 do 84	0,65
od 85 do 96	0,70
od 97 do 108	0,75
od 109 do 120	0,78
od 121 do 132	0,82
od 133 do 144	0,84
od 145 do 156	0,86
od 157 do 168	0,88
169 i powyżej	0,90

Ponadto współczynnik deprecjacji może zostać powiększony o dodatkowy współczynnik deprecjacji uzależniony od stopnia ponadnormatywnej utraty wartości samochodu – zgodnie z poniższą tabelką:

Stopień ponadnormatywnej utraty wartości samochodu	Dodatkowy współczynnik deprecjacji (DD)
do 10%	0
od 11% do 20%	0,05
od 21% do 30%	0,07
od 31% do 40%	0,09
od 41% do 50%	0,11
powyżej 50%	0,13

Jednocześnie proponuje się objęcie podatkiem akcyzowym wszystkich pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 t, a nie jak dotychczas tylko samochodów osobowych.

Wyłączone z opodatkowania zostaną m.in. pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi oraz pojazdy zabytkowe. Natomiast w przypadku samochodów wyposażonych w hybrydowy układ napędowy stawka akcyzy ulegnie obniżeniu (o 20%).

Takie rozwiązanie pozwoli ograniczyć zjawisko zaniżania wartości celnej samochodu w celu niższego opodatkowania oraz unikania opodatkowania poprzez rejestrowanie samochodów osobowych jako ciężarowych, a także uwzględni czynnik środowiskowy. Oczekiwanym efektem projektowanej regulacji będzie zachęcenie konsumentów do nabywania nowszych samochodów, a co za tym idzie nastąpi poprawa stanu technicznego pojazdów oraz bezpieczeństwa na drogach.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W krajach UE przyjęte są następujące metody opodatkowania zakupu i rejestracji samochodu osobowego (niektóre kraje stosują kilka metod obliczania podatku):

Stawka podatku	Kraje
Brak opodatkowania lub płaski podatek niezależny od rodzaju samochodu	Bułgaria, Czechy, Niemcy, Estonia, Litwa, Luxemburg, Szwecja, Wielka Brytania
Zależna od emisji (CO ₂ i/lub innych związków)	Austria, Cypr, Belgia, Hiszpania, Finlandia, Francja, Grecja, Chorwacja, Węgry, Irlandia, Łotwa, Malta, Holandia, Portugalia, Rumunia, Słowenia
Zależna od pojemności silnika	Belgia, Polska, Węgry, Portugalia, Rumunia
Zależna od wieku	Belgia
Zależna od ceny	Dania (progresywna), Finlandia, Chorwacja, Malta, Holandia, Polska, Słowenia
Zależna od mocy	Włochy, Słowacja

Źródło: ACEA Tax Guide 2015.

Oprócz tego kraje te standardowo naliczają tak jak w Polsce także VAT.

Spośród krajów które różnicują opłatę w zależności od pojemności silnika, tylko w przypadku Polski jest to jedyne kryterium. W przypadku pozostałych krajów (Belgia, Węgry, Portugalia, Rumunia) istotnym czynnikiem jest także ilość emisji szkodliwych związków i/lub CO₂.

Stawki akcyzy zróżnicowane w zależności od pojemności mają następujące kraje UE:

Kraj	Pojemność	Stawka (dla nowego auta)
Belgia	Do 1550 cm ³	61,5 EUR
	1551 cm ³ –1950 cm ³	123,0 EUR
	1951 cm ³ –2150 cm ³	495,0 EUR
	2151 cm ³ –2750 cm ³	867,0 EUR
	2751 cm ³ –3050 cm ³	1239,0 EUR
	3051 cm ³ –3450 cm ³	2487,0 EUR
	Powyżej 3451 cm ³	4957,0 EUR
Węgry (B – Benzyna, D – Diesel)	Do 1100 cm ³ (B), 1300 cm ³ (D)	45000 HUF
	1100 cm ³ (B), 1300 cm ³ (D)	65000 HUF
	1400 cm ³ (B), 1500 cm ³ (D)	85000 HUF
	1600 cm ³ (B), 1700 cm ³ (D)	135000 HUF
	1800 cm ³ (B), 2000 cm ³ (D)	185000 HUF
	2000 cm ³ (B), 2500 cm ³ (D)	265000 HUF

	2500 cm ³ (B), 3000 cm ³ (D)	400000 HUF
Portugalia	Do 1250 cm ³	1 EUR x pojemność - 740,55 EUR
	Powyżej 1250 cm ³	4,7 EUR x pojemność - 5,362.67 EUR
Rumunia	Do 1000 cm ³	Oprócz pojemności stawka podatku zależna od rodzaju pojazdu, emisji CO ₂ , wieku samochodu
	1001 cm ³ –1200 cm ³	
	1201 cm ³ –1400 cm ³	
	1401 cm ³ –1600 cm ³	
	1601 cm ³ –2000 cm ³	
	2001 cm ³ –3000 cm ³	
	Powyżej 3001 cm ³	

Zródło: ACEA Tax Guide 2015.

Uwaga: powyższa tablica przedstawia tylko tę część opłat za zakup i rejestracje samochodu, która powiązana jest z pojemnością silnika. Dla porównania wybrano stawki dla fabrycznie nowych aut, spełniających kryteria emisyjności Euro 5.

Z powyższej tabeli wynika, iż nawet te kraje, które uzależniają stawki podatkowe od pojemności silnika, stosują bardzo zróżnicowane podejście do ich obliczania. W każdym jednak przypadku zmiana podatku jest stopniowa i brak jest skokowej zmiany wynikającej z przejścia z jednej grupy do kolejnej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Wprowadzający na rynek samochody <u>osobowe</u> o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony	W 2015 r. liczba samochodów osobowych o DMC<3,5 t zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju wyniosła 1 145 310 . Zmiana stawek akcyzy może spowodować zmiany w strukturze popytu na sprowadzane samochody osobowe.	Ministerstwo Finansów	Zmiana obciążenia podatkowego
Kupujący samochody <u>osobowe</u> o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony			Zmiany cen samochodów
Wprowadzający na rynek samochody <u>ciężarowe</u> o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony	W 2015 r. liczba samochodów ciężarowych o DMC<3,5 t zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium kraju wyniosła 12 975 . Nałożenie akcyzy na samochody ciężarowe do 3,5 t może spowodować mniejsze zainteresowanie tymi samochodami i zmniejszenie ich sprzedaży.	Ministerstwo Finansów	Nałożenie obowiązku zapłaty podatku akcyzowego
Kupujący samochody <u>ciężarowe</u> o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony			Wyższa cena samochodu

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zdaniem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego podatek akcyzowy nie powinien być powiązany z wartością samochodu; powinien uwzględniać czynnik wpływu na środowisko, np. normy emisji spalin, w połączeniu np. z pojemnością silnika.

W opinii Ministra Środowiska stawki podatków i danin publicznych powinny być różnicowane z uwzględnieniem celów służących ochronie środowiska.

Minister Rozwoju sugeruje rozważenie uzależnienia podatku od parametrów ekologicznych (np. poziomu emisji CO₂ lub

klasy norm czystości spalin EURO) oraz w przyszłości obniżenie podatku (nawet do 0) dla samochodów zero- i niskoemisyjnych z napędami alternatywnymi.

Minister Finansów negatywnie zaopiniował (pierwotną) propozycję obniżenia stawki podatku akcyzowego dla samochodów o pojemności silnika powyżej 2000 cm³, gdyż spowodowałaby ona ubytek dochodów publicznych o około 600 mln zł rocznie.

Obecne brzmienie projektowanej regulacji (objętej drukiem 107S) jest zbieżne z powyższymi postulatami.

Do projektu w wersji objętej drukiem 107S uwagi zgłosiły następujące podmioty: Regionalne Stowarzyszenie Przedsiębiorców, Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (SCAAR), Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, Związek Dealerów Samochodów.

Zgłoszone uwagi dotyczyły przede wszystkim nałożenia podatku akcyzowego na samochody ciężarowe o DMC < 3,5 t – większość ww. podmiotów (oprócz SCAAR) ocenia to rozwiązanie negatywnie, zwracając uwagę, że może pogorszyć rentowność i konkurencyjność przedsiębiorstw.

Do projektu wpłynęły również anonimowe uwagi osób fizycznych, w których wyrażono sprzeciw wobec objęcia podatkiem akcyzowym samochodów ciężarowych o DMC < 3,5 t.

SCAAR proponował zastąpienie definicji pojazdu zabytkowego (w rozumieniu przepisów ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*) pojęciem pojazdu historycznego (w rozumieniu ustawy o *ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych*), co pozwoli na zwolnienie z akcyzy pojazdów zabytkowych, które nie zostały jeszcze wpisane do rejestru zabytków, wojewódzkiej ewidencji zabytków lub inwentarza muzealiów.

Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów, które obok negatywnej opinii na temat opodatkowania samochodów dostawczych i uzależnienia akcyzy od norm emisji spalin, postulowało także zwiększenie współczynnika deprecjacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	3 300
budżet państwa	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	3 300
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	3 300
budżet państwa	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	3 300

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Na podstawie danych z systemu CEPIK (dotyczących 2015 r.) oszacowano, że po wprowadzeniu projektowanego zróżnicowania stawek podatku akcyzowego oraz objęcia nimi również samochodów ciężarowych o DMC < 3,5 t, dochody budżetowe z tego tytułu wyniosą około 2,2 mld zł rocznie.</p> <p>Biorąc pod uwagę, że wpływy z podatku akcyzowego od samochodów osobowych w 2015 r. wyniosły 1,9 mld zł, projektowana regulacja spowoduje wzrost dochodów budżetowych z tytułu podatku akcyzowego o 300 mln zł. Pozytywny efekt budżetowy będzie wynikać z wyeliminowania nadużyć opisanych w pkt 1 OSR.</p> <p>Założenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba oraz struktura rejestrowanych pojazdów o DMC < 3,5 t w latach 2016–2017 pozostaną na poziomie z 2015 r. 2. Nie uwzględniono rosnącego w ostatnich latach popytu na samochody o DMC < 3,5 t. Według danych CEPIK liczba zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce pojazdów w 2016 r. (w okresie styczeń–wrzesień) wzrosła średnio o 14% w porównaniu do analogicznego okresu w poprzednim roku. 3. Nie uwzględniono także zmiany struktury popytu na samochody w kolejnych latach. Można przypuszczać, że sprowadzane z zagranicy pojazdy będą coraz młodsze i będą spełniały wyższe normy emisji spalin. 4. Szacunki nie uwzględniają ponadnormatywnej utraty wartości niektórych pojazdów i stosowania w takich przypadkach dodatkowego współczynnika deprecjacji. 5. Nie uwzględniono wyłączenia z opodatkowania akcyzą samochodów elektrycznych

i zbytkowych oraz częściowego zmniejszenia opłaty dla samochodów hybrydowych.

Według danych *European Automobile Manufacturers Association* w 2015 r. w Polsce zarejestrowano po raz pierwszy łącznie 5 763 samochodów elektrycznych i hybrydowych, co stanowi zaledwie 0,5% wszystkich samochodów osobowych nowo zarejestrowanych w 2015 r. Ich wyłączenie z opodatkowania akcyzą nie będzie miało istotnego wpływu na dochody budżetu państwa.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodziny, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2015 r.)	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-100	-100	-100	-100	-100	-1 000
	małe, średnie i duże przedsiębiorstwa	-200	-200	-200	-200	-200	-2 000

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Skutki pieniężne dla obywateli i przedsiębiorstw są pochodną wyższych wpływów budżetowych z podatku akcyzowego. Niektóre grupy konsumentów zyskają na wprowadzeniu proponowanych stawek podatku akcyzowego (np. konsumenci kupujący nowe samochody), a niektóre tracą. Per saldo skutki dla obywateli i przedsiębiorstw będą ujemne.

Na podstawie danych SAMAR dotyczących rejestracji samochodów osobowych i ciężarowych o DMC poniżej 3,5 t w 2015 r. przyjęto, że około 34% skutków zmiany w opodatkowaniu akcyzą poniosą osoby fizyczne, a około 66% przedsiębiorstwa.

* * *

Omówienie wpływu na poszczególne grupy konsumentów w podziale na rodzaj kupowanego pojazdu:

1. Na wprowadzeniu projektowanej regulacji tracą kupujący samochody ciężarowe o DMC < 3,5 t, które nie były dotychczas objęte akcyzą.

Na podstawie danych z systemu CEPIK (dotyczących 2015 r.) skutki finansowe dla tej grupy konsumentów można oszacować, przy założeniu, że liczba i struktura rejestrowanych w kolejnych latach samochodów ciężarowych nie ulegnie zmianie, na około 57 mln zł rocznie.

2. Zyskają kupujący samochody elektryczne, zbytkowe i hybrydowe, gdyż te samochody zostaną w całości lub częściowo zwolnione z akcyzy.
3. Na wprowadzeniu projektowanych stawek akcyzy zyskają również konsumenci kupujący nowe samochody osobowe – uniezależnienie wysokości akcyzy od wartości pojazdu, spowoduje, że w większości przypadków zapłacą niższy podatek akcyzowy niż dotychczas:

Marka pojazdu	Pojemność [cm ³]	Cena [zł]	Podatek akcyzowy wg obecnych przepisów [zł]	Projektowana stawka akcyzy [zł]	Skutek dla konsumenta [zł]
Toyota Yaris	998	43 640	1 353	1 000	353
Peugeot 2008 Active Puretech	1 199	73 400	2 275	1 000	1 275
DS 3 Be Chic 1.6 THP 165	1 598	85 900	2 663	1 950	713
VOLVO S90 T6AWD	1 969	274 400	8 506	1 950	6 556
Ford Edge 2,0 TDCI	1 997	166 600	5 165	1 950	3 215
ALFA Romeo Giulia Quadrifoglio	2 891	359 000	66 774	14 000	52 774
Jeep Wrangler Sahara Pentastar V6	3 605	178 100	33 127	27 000	6 127

Źródło: Informacje nt. samochodów z czasopism branżowych.

4. Wpływ projektowanej regulacji na kupujących używane samochody osobowe o poj. silnika poniżej 2000 cm³ będzie następujący:

Marka pojazdu	Rok prod.	Pojemność [cm ³]	Cena [zł]	Podatek akcyzowy wg obecnych przepisów [zł]	Norma poziomu emisji spalin	Projektowana stawka akcyzy – po uwzględnieniu deprecjacji* [zł]	Skutek dla konsumenta [zł]
Hyundai i30	2016	1 600	52 800	1 637	EURO 6	1 599	38
Skoda Octavia	2012	1 968	47 000	1457	EURO 5	1 404	53
Dacia Logan	2013	1 199	33 000	1 023	EURO 5	1 100	-77
Fiat Punto	2005	1 200	7 500	233	EURO 4	368	-136
Mazda 6 I	2005	1 798	15 000	465	EURO 4	531	-66
VW Polo	2005	1 390	11 000	341	EURO 4	408	-67
Ford Focus	2006	1 600	13 200	409	EURO 4	598	-188
Ford Mondeo	2007	1 798	17 000	527	EURO 4	730	-203
Toyota Avensis	2007	1 794	29 000	899	EURO 4	730	169
Opel Astra	1998	1 796	4 300	133	EURO 3	1 000	-867
Skoda Octavia	1998	1 781	10 000	310	EURO 3	1 000	-690
Opel Corsa	2001	998	4 500	140	EURO 3	350	-211
Opel Corsa	2004	1 199	9 000	279	EURO 3	490	-211
Ford Mondeo	2001	1 798	7 000	217	EURO 3	1 000	-783
Honda CIVIC	2002	1 590	8 000	248	EURO 3	1 000	-752
VW Golf	2003	1 896	12 000	372	EURO 3	1 200	-828
VW Passat	2003	1 984	15 000	465	EURO 3	1 200	-735

* za rok bazowy przyjęto rok 2016

Źródło: Informacje nt. samochodów z czasopism branżowych.

Z powyższego porównania wynika, że projektowane stawki akcyzy dla samochodów o pojemności silnika do 2 000 cm³ będą na zbliżonym poziomie co dotychczasowa kwota akcyzy w wysokości 3,1% wartości pojazdu - w przypadku samochodów spełniających normy emisji spalin EURO 5 i 4.

Różnica między projektowaną stawką akcyzy a kwotą akcyzy wyliczoną według dotychczasowych zasad będzie wyższa w przypadku samochodów spełniających normy EURO 3 i starsze. Im większy silnik, tym strata konsumenta będzie większa.

5. Wpływ projektowanej regulacji na kupujących używane samochody osobowe o poj. silnika powyżej 2000 cm³ będzie następujący:

Marka pojazdu	Rok prod.	Pojemność [cm ³]	Cena [zł]	Podatek akcyzowy wg obecnych przepisów [zł]	Norma poziomu emisji spalin	Projektowana stawka akcyzy – po uwzględnieniu deprecjacji* [zł]	Skutek dla konsumenta [zł]
Toyota Avensis	2012	2 200	66 460	12 362	EURO 5	8 100	4 262
Audi Q5	2013	2 967	150 000	27 900	EURO 5	13 750	14 150
Lexus RX 350	2013	3 456	179 389	33 366	EURO 5	19 800	13 566
Toyota RAV 4	2007	2 200	37 000	6 882	EURO 4	4 554	2 328
Audi A6 C6	2006	2 995	39 000	7 254	EURO 4	5 760	1 494

Lexus RX 330	2008	3 309	57 300	10 658	EURO 4	11 500	-842
Audi Q7	2007	3 597	67 560	12 566	EURO 4	13 640	-1 074
Audi A6 C5	2000	2 496	11 200	2 083	EURO 3	2 900	-817
Mercedes S 320 CDI	2002	3 222	26 425	4 915	EURO 3	5 700	-785
Mercedes ML 400 CDI	2002	3 996	25 400	4 724	EURO 3	7 600	-2 876

* za rok bazowy przyjęto rok 2016

Źródło: Dane rynkowe.

Z powyższego porównania wynika, że projektowane stawki akcyzy dla samochodów o pojemności silnika powyżej 2000 cm³ będą korzystniejsze dla samochodów spełniających wyższe normy poziomu emisji spalin, w szczególności w przypadku samochodów o wysokiej wartości.

Różnica między projektowaną stawką akcyzy a kwotą akcyzy wyliczoną według dotychczasowych zasad będzie wyższa w przypadku samochodów spełniających normy EURO 3 i starsze. Im większy silnik, tym strata konsumenta będzie większa.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie ma bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wyższe stawki akcyzy dla samochodów spełniających niższe normy dot. emisji spalin mogą spowodować zmniejszenie sprzedaży i importu tych samochodów, a tym samym niższą emisję CO₂. Ponadto regulacja powinna przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na skutek użytkowania nowocześniejszych pojazdów.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy projektu będą miały zastosowanie od dnia jego wejścia w życie.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja zmian powinna zostać przeprowadzona w ciągu 2 lat od przyjęcia projektu. Powinna ona uwzględniać w szczególności skutki dotyczące wpływu na liczbę i strukturę rejestrowanych samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 t oraz wysokość i strukturę dochodów z akcyzy od tych samochodów.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.