

wysłano dn. 16.03.2006

nr. 1408 podpis

Warszawa, marca 2006 r.



MINISTER FINANSÓW

PA-I-816-063-PC-061844

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wysłano dn. 16.03.06
nr. 1408 podpis

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

W związku z pismem BPS/DSK-043-73/06 z dnia 8 lutego br., przy którym nadesłano oświadczenie złożone przez senatora Czesława Żelichowskiego na 5. posiedzeniu Senatu w dniu 1 lutego 2006 r. w sprawie rosnącego przywozu używanych samochodów, uprzejmie wyjaśniam, zgodnie z właściwością, co następuje.

Na wstępie, pragnę odnieść się do kwestii związanej z rosnącym przywozem używanych samochodów. W styczniu 2006 r. sprowadzono do Polski 38 464 sztuk samochodów, o 49,3% mniej w stosunku do miesiąca poprzedniego i o 29,7% mniej w porównaniu do stycznia roku 2005. A zatem, teza wskazuje na tendencję malejącą przywozu używanych samochodów do Polski. Należy uznać, że powyższa sytuacja jest efektem wprowadzenia opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł na mocy ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.).

Dodatkowo, właściwym wydaje się zwrócenie uwagi na instrumenty związane z zahamowaniem napływu używanych samochodów do Polski. W pierwszej kolejności warto wspomnieć o badaniach technicznych, jako podstawowym elemencie zabezpieczającym polski rynek przed rejestracją samochodów nieekologicznych i stwarzających niebezpieczeństwo dla użytkowników dróg. Drugą grupę narzędzi chroniących rynek przed napływem używanych samochodów są bariery związane z wymogami ochrony środowiska, które mogą mieć charakter zarówno finansowy, jak i techniczny. Przykładem działań zmierzających do ochrony środowiska jest wprowadzenie przez Ministra Środowiska opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł od każdego samochodu wprowadzanego na rynek polski,

bez względu na to, czy jest to samochód używany czy nowy, sprowadzony z zagranicy, czy wyprodukowany w kraju.

Narzędziem finansowym w rękach Ministra Finansów, mogącym mieć bardzo ograniczony wpływ na wielkość napływu używanych samochodów do Polski, głównie ze względu na ustawodawstwo unijne, jest system opodatkowania samochodów osobowych. W Polsce rolę takiego systemu pełni podatek akcyzowy. Należy stwierdzić, że wprowadzenie podatku akcyzowego od samochodów jest dozwolone prawem wspólnotowym, w oparciu o art. 3 ust. 3 Dyrektywy Rady 92/12/EWG z dnia 25 lutego 1992 r. w *sprawie przepisów ogólnych dotyczących wyrobów podlegających opodatkowaniu podatkiem akcyzowym oraz w sprawie składowania, przepływu i nadzorowania takich wyrobów*¹, który zezwala Państwu Członkowskim na swobodne opodatkowanie podatkiem akcyzowym innych, niż wymienione w ww. dyrektywie, wyrobów. Ponadto pragnę zauważyć, iż prawo wspólnotowe ustanowiło ograniczoną liczbę przepisów wspólnotowych obejmujących swoim zakresem opodatkowanie samochodów.

Brak zharmonizowanych zasad opodatkowania samochodów skutkuje różnicowaniem systemów podatkowych w wymiarze zarówno konstrukcyjnym, jak i kwotowym. Do chwili obecnej nie został wypracowany wzorcowy system opodatkowania, który z jednej strony zapewniałby ochronę rynku przed napływem starych samochodów osobowych, a z drugiej byłby w pełni zgodny z prawodawstwem unijnym, głównie z art. 90 TWE. Dlatego też, już w pierwszej połowie 2005 roku Ministerstwo Finansów podjęło prace nad zmianą systemu opodatkowania samochodów osobowych, przedstawiając projekt ustawy o podatku ekologicznym od samochodów. Jednakże, w dniu 18 maja 2005 r. przedmiotowy projekt został odrzucony przez Sejm w pierwszym czytaniu.

Dodatkowo pragnę wskazać, że obecnie prowadzone są prace legislacyjne nad nowym projektem ustawy o podatku ekologicznym od samochodów, który w głównej mierze oparty jest na założeniach przyjętych w projekcie ustawy odrzuconym przez Sejm w dniu 18 maja 2005 r. Projekt zakłada wprowadzenie nowego systemu opodatkowania uzależnionego od pojemności skokowej silnika oraz normy spalin EURO emitowanych przez dany silnik. Nowe rozwiązanie ma na celu przede wszystkim uzależnienie kwot podatku od szkodliwości pojazdu na środowisko naturalne. Opodatkowaniu będą podlegać samochody rejestrowane po raz pierwszy na terytorium kraju. Wprowadzenie nowego systemu pozwoli na odejście od dotychczas stosowanego podatku akcyzowego od samochodów osobowych. Zamiarem

¹ (Dz. Urz. WE L 76 z 23.03.1992, str. 1)

ustawodawcy jest również pełna zbieżność proponowanych przepisów prawnych z prawem wspólnotowym. Stąd też, zaakcentować należy ponownie konieczność zgodności krajowego prawa podatkowego z postanowieniami *acquis communautaire*, a w szczególności z art. 90 TWE, co w efekcie doprowadza do sytuacji, że nie jest możliwym wprowadzenie ograniczeń o charakterze fiskalnym, promujących produkcję oraz sprzedaż samochodów nowych. Jedyne kryterium, które może mieć zastosowanie w tym wypadku, jest to zróżnicowanie opodatkowania uzależnione od szkodliwości dla środowiska naturalnego, które zostało uwzględnione w obecnym projekcie podatku ekologicznego od samochodów. Przedstawiony projekt będzie spełniał wymogi krajowej polityki proekologicznej, jak i unijnych wytycznych dotyczących stwarzania prośrodowiskowych zachęt do zakupu samochodów bardziej przyjaznych dla środowiska.

W zakresie opodatkowania podatkiem VAT importu towarów (tj. przywozu towarów z krajów trzecich), przepisy nie uległy co do zasady zmianie w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Ponadto należy podkreślić, iż przywóz towarów przez osoby fizyczne na terytorium RP, które nabyte zostały na terytorium innych państw członkowskich UE, nie podlega opodatkowaniu podatkiem VAT w Polsce (z wyjątkiem nowych środków transportu). Powyższa zasada dotyczy również przywozu na terytorium RP samochodów używanych.

Jednocześnie należy podkreślić, iż w świetle funkcjonujących w Unii Europejskiej przepisów w zakresie VAT nie ma możliwości obciążenia w państwie docelowym podatkiem VAT przywożonych z innych państw członkowskich UE samochodów, jeżeli nie są to nowe środki transportu (w rozumieniu przepisów o podatku od towarów i usług) lub jeżeli samochody te nie są przywożone w ramach obrotu profesjonalnego.

Ponadto pragnę poinformować, że od momentu wprowadzenia z dniem 1 maja 2004 r. obecnych przepisów dotyczących opodatkowania podatkiem akcyzowym samochodów Ministerstwo Finansów nie otrzymało żadnych informacji dotyczących pogorszenia sytuacji na rynku pracy w branży motoryzacyjnej. Z posiadanych przez Ministerstwo Finansów danych dotyczących liczby samochodów używanych sprowadzonych do Polski w ostatnim roku należy wnioskować, iż po wejściu Polski do UE znacznie wzrosła liczba miejsc pracy (głównie w warsztatach samochodowych) powstałych w wyniku działania dotychczasowego systemu opodatkowania samochodów osobowych podatkiem akcyzowym. W samym 2005 roku sprowadzono do Polski ponad 700 tys. używanych samochodów. Jednocześnie pragnę zaznaczyć, iż nowe rozwiązania z zakresu opodatkowania samochodów, które w najbliższym

czasie Ministerstwo Finansów przedstawi, w długim okresie czasu, mogą sprzyjać stabilizacji na rynku pracy.

p.o. Dyrektora Departamentu
Podatku Akcyzowego
Wojciech Bronicki

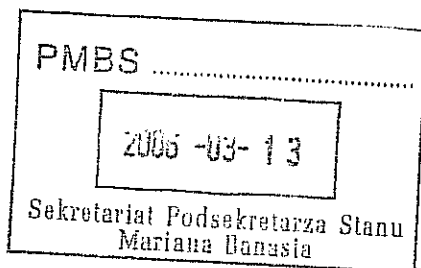
Z upoważnienia Ministra Finansów
PODSEKRETYARZ STANU

Marian Banas

w. ACZELNIK
działu ds. Harmonizacji
Podatku Akcyzowego
Halina Brzozowska

6.03.06

p.o. ZASTĘPCY DYREKTORA
Departamentu Podatku Akcyzowego
Edyta Białas-Giębatow
2006.03.10



Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych i Samorządowych
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
2. Sekretariat Ministra
w gmachu
3. Departament Rynku Pracy
Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej