

USTAWA  
z dnia ... 2017 r.

**o zmianie ustawy o podatku akcyzowym**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (t.j.: Dz.U. z 2017 r. poz. 43) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Ustawa określa opodatkowanie podatkiem akcyzowym, zwanym dalej "akcyzą", wyrobów akcyzowych, organizację obrotu wyrobami akcyzowymi, a także oznaczanie znakami akcyzy.”,

2) w art. 2 ust. 1:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„eksport – wywóz wyrobów akcyzowych z terytorium kraju poza terytorium Unii Europejskiej potwierdzony przez organ celny, o którym mowa w art. 221 ust. 2 lub art. 332 ust. 3-4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 343 z 29.12.2015, str. 558, z późn. zm.), zwanego dalej "rozporządzeniem 2015/2447", na podstawie informacji uzyskanych od właściwego organu celnego stosownie do art. 329 tego rozporządzenia;”,

b) w pkt 7 uchyla się lit. a,

c) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„dostawa wewnątrzspółnotowa – przemieszczanie wyrobów akcyzowych z terytorium kraju na terytorium państwa członkowskiego;”,

d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„nabycie wewnątrzwspólnotowe – przemieszczenie wyrobów akcyzowych z terytorium państwa członkowskiego na terytorium kraju;”

e) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„faktura – fakturę w rozumieniu przepisów o podatku od towarów i usług zawierającą dane nabywcy i jego adres oraz dane dotyczące ilości (liczby) i miary nabywanych wyrobów akcyzowych;”

3) w art. 3 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Zmiany w Nomenklaturze Scalonej (CN) nie powodują zmian w opodatkowaniu akcyzą wyrobów akcyzowych, jeżeli nie zostały określone w niniejszej ustawie.”

4) w art. 7d:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„WIA jest decyzją wydawaną na potrzeby opodatkowania wyrobu akcyzowego akcyzą, organizacji obrotu wyrobami akcyzowymi lub oznaczania znakami akcyzy tych wyrobów, która określa:

1) klasyfikację wyrobu akcyzowego w układzie odpowiadającym Nomenklaturze Scalonej (CN) albo

2) rodzaj wyrobu akcyzowego przez opis tego wyrobu w takim stopniu szczegółowości, który jest wystarczający do określenia opodatkowania wyrobu akcyzowego akcyzą, organizacji obrotu wyrobami akcyzowymi lub oznaczania znakami akcyzy tych wyrobów.”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„WIA wiąże organy podatkowe wobec podmiotu, na rzecz którego została wydana, w odniesieniu do wyrobów akcyzowych, wobec których czynności podlegające opodatkowaniu akcyzą zostały dokonane po dniu, w którym została wydana.”

5) w art. 7e:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„WIA jest wydawana na wniosek i obejmuje tylko jeden wyrób akcyzowy.”

b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„szczegółowy opis wyrobu akcyzowego pozwalający na taką ich identyfikację, aby dokonać ich klasyfikacji zgodnej z Nomenklaturą Scaloną (CN) lub określić rodzaj wyrobu akcyzowego;”

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Do wniosku o wydanie WIA załącza się dokumenty odnoszące się do wyrobów akcyzowych w szczególności próbki, fotografie, plany, schematy, katalogi, atesty, instrukcje, informacje od producenta, lub inne dostępne dokumenty umożliwiające organowi podatkowemu dokonanie właściwej klasyfikacji wyrobu akcyzowego lub określenie rodzaju wyrobu akcyzowego.”

6) w art. 7f:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Wnioskodawca jest obowiązany do uiszczenia opłaty z tytułu przeprowadzonych badań lub analiz wyrobów akcyzowych, w przypadku gdy rozpatrzenie wniosku o wydanie WIA wymaga przeprowadzenia badania lub analiz.”

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Badania lub analizy wyrobów akcyzowych mogą być wykonywane przez laboratoria celne lub inne akredytowane laboratoria, a także przez instytuty naukowe Polskiej Akademii Nauk, instytuty badawcze lub międzynarodowe instytuty naukowe utworzone na podstawie odrębnych przepisów, działające na terytorium kraju, dysponujące wyposażeniem niezbędnym dla danego rodzaju badań lub analiz.”

7) art. 7h otrzymuje brzmienie:

„1. WIA traci ważność w przypadku zmiany przepisów prawa podatkowego w zakresie akcyzy odnoszących się do wyrobu akcyzowego, w wyniku której WIA staje się niezgodna z tymi przepisami.

2. Podmiot, na rzecz którego wydano WIA, która traci ważność zgodnie z ust. 1, może ją stosować nie dłużej niż przez okres sześciu miesięcy od daty utraty ważności, pod warunkiem że dotyczy ona wyrobu akcyzowego, będącego przedmiotem działalności gospodarczej posiadacza WIA.”

8) w art. 7i pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„nie dotyczy wyrobu akcyzowego”

9) uchyla się art. 100-113.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.

### **Uzasadnienie**

Przedmiotem projektu ustawy jest likwidacja opodatkowania akcyzą samochodów osobowych. Celem projektu ustawy jest obniżenie całkowitego ciężaru opodatkowania nałożonego na Obywateli.

#### ***Polska to jedyny kraj stosujący akcyzę na samochody***

Podatek akcyzowy jest podatkiem zharmonizowanym w ramach Unii Europejskiej. Oznacza to, że państwa członkowskie UE uchwalają przepisy o podatku akcyzowym zgodnie z dyrektywą o podatku akcyzowym<sup>1</sup>. Dyrektywa ta określa produkty, które państwa UE zobowiązane są do opodatkowania akcyzą. Są nimi:

- produkty energetyczne i energia elektryczna,
- alkohol i napoje alkoholowe oraz
- wyroby tytoniowe.

Na liście wyrobów akcyzowych określonej w dyrektywie o podatku akcyzowym, a więc produktów które państwa członkowskie są zobowiązane objąć podatkiem akcyzowym, nie zostały wymienione samochody osobowe. W rzeczywistości, **Polska jest jedynym państwem w Unii Europejskiej, które stosuje opodatkowanie akcyzą dla importu samochodów osobowych.**

#### ***Nadmierne opodatkowanie samochodów osobowych w Polsce***

Według projektodawcy, opodatkowanie akcyzą samochodów osobowych jest nieuzasadnione i podatek ten powinien zostać zniesiony, ponieważ prowadzi on do nadmiernego opodatkowania samochodów osobowych w Polsce. **Objęcie samochodów akcyzą przyczynia się do nałożenia na Obywateli ciężaru opodatkowania niewspółmiernego do panujących w Polsce uwarunkowań społeczno-gospodarczych.**

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego;

Przede wszystkim jednak, objęcie podatkiem akcyzowym samochodów osobowych w praktyce prowadzi do **podwójnego opodatkowania tego samego towaru**. Obecnie bowiem ustawodawca opodatkowuje akcyzą samochody, najpierw w momencie ich nabycia, a następnie w trakcie ich używania, poprzez objęcie akcyzą paliwa do samochodów osobowych.

Fakt podwójnego opodatkowania tego samego towaru, może budzić zastrzeżenia zwłaszcza w kontekście obecnego poziomu opodatkowania paliwa. Dziś bowiem ok. 50% ceny paliwa stanowią podatki: 19% ceny paliwa stanowi VAT, 29% akcyza i 2% opłata paliwowa (poziom ten ulega zmianie w zależności od ceny paliwa w związku z kwotowymi stawkami akcyzy). Jednocześnie, Polska stosuje dwie stawki akcyzy na auta osobowe: 3,1% oraz 18,6% wartości pojazdu, w zależności od pojemności silnika importowanego samochodu. Wysokość akcyzy na samochody osobowe (która w ocenie projektodawcy i tak, obiektywnie, została określona na bardzo wysokim poziomie), powinna być więc rozpatrywana w szczególności w kontekście ciężaru podatkowego nałożonego już na samo korzystanie z samochodu osobowego, a więc w kontekście szeregu podatków nałożonych na cenę paliwa.

Dlatego, zdaniem projektodawcy, podatek akcyzowy od samochodów osobowych należy postrzegać szerzej, jako jeden z elementów całkowitego ciężaru podatkowego nałożonego przez państwo na Obywateli w związku z używaniem przez nich samochodów osobowych. Według projektodawcy, na całkowity ciężar podatkowy występujący w związku z nabyciem i używaniem samochodu osobowego w Polsce składają się:

- opodatkowanie nabycia samochodu osobowego akcyzą,
- opodatkowanie używania samochodu osobowego (paliwa) podatkiem VAT,
- opodatkowanie używania samochodu osobowego (paliwa) opłatą paliwową,
- opodatkowanie używania samochodu osobowego (paliwa) akcyzą,
- opodatkowanie ubezpieczenia samochodu osobowego podatkiem bankowym.

Konsekwencją takiego określenia ciężaru opodatkowania przez państwo jest to, że towar pierwszej potrzeby, jakim w dzisiejszych czasach jest samochód, dla wielu Obywateli staje się towarem luksusowym.

W ocenie projektodawcy, ciężar podatkowy nałożony na Obywateli w związku z nabyciem i używaniem przez nich samochodów osobowych jest nadmierny, natomiast zniesienie akcyzy od importu samochodów osobowych wymiennie przyczyniłoby się do obniżenia tego ciężaru podatkowego. Jednocześnie państwo nadal zachowałoby wpływy podatkowe w związku z (bardziej niż wystarczającym) poziomem opodatkowania paliwa do samochodów osobowych.

### ***Wyłącznie fiskalny charakter akcyzy na samochody osobowe***

Na podstawie obecnych przepisów nie sposób jest doszukać się innego niż fiskalne uzasadnienia dla opodatkowania akcyzą importu samochodów osobowych. W ocenie projektodawcy podatek ten ma wyłącznie cel fiskalny, a więc ma na celu zapewnienie dodatkowych wpływów budżetowych.

Nie można powiedzieć, że nałożenie akcyzy na import samochodów osobowych ma na celu zachęcić Obywateli do nabywania nowych samochodów w kraju, ponieważ różnica w cenie występująca między tymi dwoma kategoriami towarów, czyni je wzajemnie niekonkurencyjnymi. Innymi słowy, ze względu na różnicę w cenie, nowe samochody do nabycia w kraju (z opłaconą przez dystrybutora akcyzą w kwocie brutto samochodu, opodatkowane 23% VAT) nie są towarami konkurencyjnymi wobec używanych samochodów z importu (zwolnionych z VAT, z obowiązkiem zapłaty akcyzy w wysokości 3,1% lub 18,6%).

Brak jest również innych uzasadnień dla obecnych przepisów o akcyzie od samochodów osobowych. W szczególności przepisy te nie mają na celu ochrony środowiska, ponieważ stawki akcyzy nie są uzależnione od stopnia „szkodliwości” danego pojazdu mechanicznego dla środowiska (np. od spełnianej przez pojazd normy środowiskowej), a jedynie od pojemności silnika.

### ***Nieskuteczność przepisów o akcyzie na samochody osobowe***

Dodatkowo projektodawca pragnie wskazać na faktyczną nieskuteczność obecnych przepisów o podatku akcyzowym na samochody osobowe.

W związku z zaporową wysokością opodatkowania samochodów osobowych akcyzą oraz faktem, że Polska jest jedynym państwem w UE obejmującym akcyzą auta osobowe, coraz częściej dochodzi do sytuacji, w której Polacy nabywając samochody osobowe w innych państwach UE, nie rejestrują ich w Polsce, ale dokonują rejestracji w państwach sąsiadujących z Polską (np. w Czechach). W ten sposób Polacy mogą uniknąć zapłaty w Polsce wysokiego podatku akcyzowego wynoszącego 18,6% wartości samochodu<sup>2</sup>. W konsekwencji już dziś wiele aut rejestrowanych jest w Czechach.

Likwidacja podatku akcyzowego przyczyniłaby się do eliminacji tego typu zjawisk, w związku ze zrównaniem zasad opodatkowania samochodów osobowych w Polsce z zasadami obowiązującymi u naszych sąsiadów.

---

<sup>2</sup> M. Sak, A. Włodarski, *Polak w Czechach, czyli jak nie płacić ZUS-u, VAT-u i akcyzy*, Gazeta Wyborcza, 05.09.2016;

### ***Pozytywne efekty likwidacji akcyzy od samochodów osobowych***

Projektodawca przewiduje, że likwidacja akcyzy od samochodów osobowych przede wszystkim spowoduje obniżenie ceny nowych samochodów sprzedawanych w kraju. Na zmianie przepisów zyskają więc w największym zakresie Obywatele, dla których nabycie nowego samochodu będzie łatwiejsze.

Według projektodawcy, pozytywnym efektem zmian powinno być więc **odmłodzenie parku samochodowego w Polsce**.

Konsekwentnie, likwidacja akcyzy od samochodów osobowych może przyczynić się do większej ochrony środowiska i zwiększenia bezpieczeństwa na polskich drogach, w związku z łatwiejszym dostępem Obywateli do nowszych aut.

Projekt powinien również przyczynić się do likwidacji zjawiska polegającego na rejestracji samochodów osobowych przez Polaków poza Polską, czyli np. w Czechach, na Słowacji lub Niemczech.

### **Źródła finansowania, jeżeli projekt niesie obciążenia dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego**

Projektowana ustawa nie rodzi skutków finansowych dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Koszt likwidacji podatku akcyzowego od importu (w tym wewnątrzwspólnotowego nabycia) samochodów osobowych dla budżetu państwa wynosi 1,46 mld zł rocznie, od momentu wejścia w życie ustawy, tj. począwszy od 1 stycznia 2018 r. Koszt ten zostanie w całości sfinansowany z dodatkowych środków pozyskanych przez rząd w związku z zapowiedzianym uszczelnieniem systemu podatkowego VAT.

### **Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych**

Nie dotyczy.

### **Ocena zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej**

Przedkładany projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.