



**SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX KADENCJA**

---

Warszawa, dnia 9 marca 2016 r.

**Druk nr 107**

---

**KOMISJA  
INFRASTRUKTURY**

**Pan  
Stanisław KARCZEWSKI  
MARSZAŁEK SENATU  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Na podstawie art. 76 ust. 1 Regulaminu Senatu Komisja Infrastruktury wnosi o podjęcie postępowania w sprawie inicjatywy ustawodawczej dotyczącej projektu ustawy

**o zmianie ustawy o podatku akcyzowym.**

Do reprezentowania Komisji w dalszych pracach nad tym projektem ustawy upoważniony jest senator Grzegorz Peczkis.

W załączeniu przekazuję projekt ustawy wraz z uzasadnieniem.

Przewodniczący Komisji  
Infrastruktury  
(-) Stanisław Kogut

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o podatku akcyzowym**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 752, z późn. zm.<sup>1)</sup>) w art. 105 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) 4,6% podstawy opodatkowania – dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 centymetrów sześciennych;”.

**Art. 2.** W przypadku gdy obowiązek podatkowy odnośnie do samochodów osobowych, o których mowa w art. 105 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, powstał przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przepis art. 105 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się jeżeli należna akcyza, nie została zapłacona i nie upłynął termin jej zapłaty.

**Art. 3.** Ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia.

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1559, 1662 i 1877 oraz z 2015 r. poz. 18, 211, 978, 1269, 1479, 1649, 1844 i 1893.

## 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 cm<sup>3</sup> opodatkowane są stawką akcyzy w wysokości 18,6% podstawy opodatkowania. Projekt ustawy obniża stawkę akcyzy do 4,6% podstawy opodatkowania.

W roku 2008, w którym wartość ówczesznie przyjmowanej stawki akcyzowej była ustalona miała ona swoje uzasadnienie. Wspierała krajową produkcję lub montaż samochodów małolitrażowych wysokością stawki zniechęcając do sprowadzania samochodów o pojemności silnika powyżej 2.000 centymetrów sześciennych. Była również uzasadniana dążeniem do poprawy stanu jakości środowiska naturalnego. Zastosowano wątpliwą technicznie teorię, że mniejszy silnik to mniejsze zanieczyszczenie środowiska naturalnego.

Obecnie pierwszy powód nie znajduje uzasadnienia w rzeczywistości. Produkcji samochodów w naszym kraju zaprzestała fabryka w Warszawie (FSO, później kapitał koreański i ukraiński). Fabryka w Tychach oraz Bielsko-Białej należąca do Fiata zmarginalizowała produkcję do pojazdów niszowych zwalniając znaczną część załogi. Pojazd marki Fiat o dużym potencjale sprzedaży (model Panda III) został z powodów czysto politycznych, wbrew rachunkowi ekonomicznemu i ocenie jakości wytwarzania przeniesiony pod naciskiem włoskiego rządu do Neapolu. Produkcja modelu Forda Ka w Tychach niedawno została zaprzestana. Obecnie w Tychach produkowany jest model Fiat 500 oraz Lancia Ypsilon. Montownia samochodów marki Opel w Gliwicach zajmuje się montażem z dostarczanych komponentów (nie posiada tłoczni blach, nie są tutaj produkowane silniki itp.).

Wpływ na zanieczyszczenie środowiska naturalnego przez samochody osobowe jest znaczący i kwestii tej nie można pomijać. Argument mniejszej pojemności silnika, bez jego rozdziału na silniki spalinowe benzynowe (niska szkodliwość dla środowiska) oraz silniki diesla (wysokie oddziaływanie na środowisko) jest technicznie chybiony. Obniżone oddziaływanie silnika (zwłaszcza diesla) na środowisko naturalne jest obecnie uzależnione od jego cech konstrukcyjnych (rodzaju filtracji i dopalania spalin, utylizacja spalin płynami AdBlue itp.)

i podlega ocenie w klasyfikacji emitowanych cząstek stałych oraz NO<sub>x</sub> (tzw. Euro5, Euro6). W Polskiej rzeczywistości nie ma to jednak większego znaczenia, ponieważ stosunkowo nowe, kilkuletnie pojazdy z silnikami diesla o pojemnościach poniżej 2000 cm<sup>3</sup> są pozbawiane filtrów (np. typu DPF w silniku 1,9 TDI lub 2,0) w celu uniknięcia kosztownych remontów oraz podwyższenia osiągnięć samochodu. Zjawisko to znajduje powszechną akceptację i nie jest powodem cofnięcia pozwolenia na poruszanie się pojazdu po drodze (np. podczas przeglądu diagnostycznego). Silnik zasilany benzyną bezołowiową o pojemności 5000 cm<sup>3</sup> nie degraduje środowiska naturalnego substancjami toksycznymi tak jak wszechobecne silniki diesla (1,9 lub 2,0) zwłaszcza bez stosownego filtra w układzie wydechowym.

Wraz z sukcesywnym zwiększeniem gabarytów i masy samochodów osobowych energia potrzebna do ich poruszania jest coraz większa. Jednocześnie dąży się do zmniejszenia ilości spalanej paliwa i negatywnego wpływu spalin na środowisko naturalne. Odpowiedzią producentów na te wyzwania jest zwiększanie technicznych możliwości jednostek (kosztem ich długowieczności i podnoszenia prędkości obrotowych silników) oraz pojemności stosowanych silników. Zalecane przez producenta auta optymalne jednostki napędowe z uwagi na gabaryty auta i jego masę (w segmencie aut terenowych, van, kombi, oraz limuzyn od średniej do wyższej) są często większe niż 2000 cm<sup>3</sup>. Niewielki wzrost pojemności znajdujący techniczne uzasadnienie (silnik mercedesa diesel CDI 2100 cm<sup>3</sup>) powoduje jego słabą na Polskim rynku atrakcyjność nie z uwagi na jakość (to bardzo dopracowana ekologicznie i energooszczędna konstrukcja), lecz z uwagi na sztucznie zwiększoną wartość akcyzy.

Wysoka wartość akcyzy na pojazdy z silnikami powyżej 2000 cm<sup>3</sup> nie znajduje odzwierciedlenia w dochodach budżetowych Państwa Polskiego od sprowadzanych z zagranicy samochodów. Dobry obraz obecnej sytuacji daje porównanie stawek deklarowanej wartości sprowadzanego pojazdu przyjmowane do naliczania akcyzy (dane służby celnej) z ich faktyczną wartością (tabele międzynarodowych towarzystw motoryzacyjnych). Kupujący, sprowadzający pojazdy o pojemności silnika większej niż 2000 cm<sup>3</sup> z zagranicy deklaruje ich wartość wielokrotnie mniejszą od wartości rynkowej. W przypadku wątpliwości urzędu celnego auto zazwyczaj poddawane jest przez zainteresowaną stronę zabiegom obniżającym chwilowo (w sposób odwracalny) jego wartość i wyceniane w takim stanie przez rzeczoznawcę.

Obniżenie wartości podatku akcyzowego pozwoli obywatelom na swobodniejszy dostęp do pojazdów oferowanych na rynkach europejskich. Obowiązujące obecnie obostrzenie w postaci wysokiej stawki dla wybranej grupy pojazdów nie ma uzasadnienia i jest jedną z wielu przykrych przeszkód stawianych przed obywatelami przez Państwo Polskie. Przeszkód, które część nieuczciwych podatników omija obniżając wartość pojazdu.

Zmniejszenie akcyzy dla samochodów z silnikami powyżej 2000 cm<sup>3</sup> będzie naprawą zaistniałej sytuacji i wyjściem naprzeciw oczekiwaniom obywateli.

## **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 cm<sup>3</sup>, co oznacza, że samochody osobowe, których pojemność silnika jest równa lub mniejsza od 2000 cm<sup>3</sup> opodatkowane są niższą akcyzą, która wynosi 3,1% podstawy opodatkowania, a samochody osobowe o pojemności silnika przekraczającej 2.000 cm<sup>3</sup> stawką akcyzy, która wynosi 18,6% podstawy opodatkowania.

Projektowana nowelizacja art. 105 pkt 1 ustawy o podatku akcyzowym pozostawia zróżnicowanie stawki akcyzy w zależności od pojemności silnika, znacznie ograniczając rozpiętość tego zróżnicowania. Zgodnie z projektem samochody osobowe, których pojemność silnika jest równa lub mniejsza od 2000 cm<sup>3</sup> opodatkowane będą, tak jak dotychczas, niższą akcyzą w wysokości 3,1% podstawy opodatkowania, a samochody osobowe o pojemności silnika przekraczającej 2.000 cm<sup>3</sup> nową stawką akcyzy w wysokości 4,6% podstawy opodatkowania.

## **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.

Obniżenie stawki akcyzy może prowadzić do ograniczenia dochodów budżetu państwa z tytułu wpływów z podatku akcyzowego. Jednak negatywny skutek, w postaci obniżenia dochodów, może zostać złagodzony przewidywanym zaprzestaniem przez podatników celowego obniżenia deklarowanej wartości sprowadzanych zza granicy samochodów.

Szczegółowe dane dotyczące przewidywanych skutków finansowych należy ustalić na etapie dalszego postępowania legislacyjnego nad projektem.

Projektowana ustawa nie wywrze wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

W wyniku wprowadzenia projektowanych zmian samochody osobowe o pojemności silnika przekraczającej 2.000 cm<sup>3</sup> objęte zostaną nową niższą stawką akcyzy. Znajdzie ona zastosowanie również do samochodów osobowych, odnośnie do których obowiązek podatkowy powstał przed dniem wejścia w życie ustawy, jeśli należna akcyza, nie została zapłacona i nie upłynął termin jej zapłaty (art. 2 projektu).

#### **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.