

Warszawa 13.12.2016r

Sz. P. Przewodniczący Stanisław Kogut
Komisja Infrastruktury
Senat RP**Sz. P. Przewodniczący Stanisław Gogacz**
Komisja Ustawodawcza
Senat RP**Sz. P. Przewodniczący Grzegorz Bierecki**
Komisja Budżetu i Finansów Publicznych
Senat RP**SK/01/12/2016****Dotyczy:** Projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym.*Szanowni Panowie Przewodniczący,*

W związku z prowadzonymi w Senacie pracami zmierzającymi do zmiany sposobu naliczania podatku akcyzowego od pojazdów samochodowych, StowarzyszenieKomisow.pl będąc przedstawicielem ponad 200 podmiotów gospodarczych działających na Polskim rynku, których działalność jest silnie związana z tym podatkiem, zwracamy się do Państwa z prośbą o rozważenie możliwości dokonania zmian w zaprezentowanym projekcie. Zgadzamy się, że przeprowadzanie zmian w zakresie obowiązujących przepisów jest potrzebne i jesteśmy świadomi, że nie ma w tym zakresie łatwych rozwiązań. Uważamy jednak, że obecnie, proponowane zapisy projektu spowodują zahamowanie swobodnego przepływu samochodów używanych w Unii Europejskiej i najbardziej dotkną mniej zamożną część naszego społeczeństwa oraz wiele mniejszych i większych firm.

Skutki społeczne i gospodarcze objęcia podatkiem akcyzowym samochodów ciężarowych, o masie całkowitej poniżej 3,5 tony, naszym zdaniem będą negatywne. Wszystkie te samochody mocno podrożeją ponieważ kwota podatku wprost wpłynie na ich cenę końcową. Najpopularniejsze samochody dostawcze napędzane są silnikami o pojemności większej niż 2.000 cm, a w związku z tym objęte zostaną stawkami 9.000 i 14.000 zł netto dla aut nowych. Uważamy, że w związku z tym wiele firm transportowych, które użytkują kilkanaście lub kilkadziesiąt takich samochodów będą rejestrować je poza granicami Polski np. w Czechach – tak jak dziś dzieje się z pojedynczymi autami luksusowymi. Zdecydowany wzrost cen samochodów używanych tego typu spowoduje znaczne zwiększenie kosztów transportu dla małych przedsiębiorstw głównie nowo powstałych gdzie liczy się każda złotówka.

str. 1

Odnosząc się do uzasadnienia projektu ustawy zawartego w Sprawozdaniu Komisji (druk 107S), zgadzamy się że na wprowadzeniu projektowanej regulacji stracą kupujący samochody ciężarowe o DMC do 3,5 tony. Niestety wyliczenia skutków finansowych naszym zdaniem są błędne. Uważamy, że liczba aut ciężarowych, na które zmiany wpłyną negatywnie jest o wiele większa. W związku z tym również skutki finansowe przedstawione w uzasadnieniu są niższe niż rzeczywiste. PZPM czyli jedyna organizacja pozarządowa której zdanie zostało wzięte pod uwagę w uzasadnieniu, publikuje informacje na temat ilości pierwszych rejestracji nowych samochodów osobowych i ciężarowych do 3,5 tony. Według danych tej organizacji, jest to liczba 53.285 sztuk w 2015 roku, a do listopada 2016 roku 53.981 z prognozą przekroczenia liczby 60.000 sztuk do końca bieżącego roku. Ilość tego typu aut używanych sprowadzonych z innych krajów wspólnoty europejskiej szacujemy na ponad 80.000 sztuk rocznie. Dlatego według nas negatywne skutki finansowe dla tej grupy samochodów, będą około dziesięciokrotnie wyższe niż przedstawione w uzasadnieniu.

Zdecydowanie nie zgadzamy się również z oceną wpływu proponowanych zmian na rynek aut osobowych. Uważamy, że będzie on również negatywny. Wnioski wyciągnięte z porównania stawek obecnych do proponowanych są błędne, ponieważ w uzasadnieniu ustawy przyjęto za podstawę opodatkowania wartość samochodów brutto. Zgodnie z art. 104.1 podpunkt 1 i 2 obowiązującej ustawy o podatku akcyzowym, podstawą opodatkowania jest kwota należna z tytułu sprzedaży samochodu osobowego na terytorium kraju lub średnia wartość rynkowa samochodu osobowego pomniejszona o kwotę podatku od towarów i usług oraz o kwotę akcyzy należne od tego samochodu osobowego. Akcyza od aut używanych z silnikami do 2.000 cm wyliczona według dotychczasowych zasad, przyjmując prawidłową podstawę opodatkowania jest o wiele niższa, niż należna według projektowanych stawek dla wszystkich podanych w uzasadnieniu projektu ustawy samochodów. W niektórych przypadkach wzrost opodatkowania sięgać będzie 400 i więcej procent.

Marża Dealera w %	0%	Dodatkowe Koszty (transport, rejestracja, przegląd, tłumaczenia, itd.)						0 zł
Używane samochody osobowe i ciężarowe do 3,5 tony o pojemności silnika poniżej 2.000 cm								
Marka	Rok	Pojemność	Cena	Podstawa opodatkowania	Akcyza DZIŚ	norma EURO	Akcyza zgodnie z PROJEKTEM	RÓŻNICA
Hyundai i30	2016	998	52 800 zł	41 636 zł	1 291 zł	EURO 6	1 716 zł	-425 zł
Skoda Octavia	2012	1 968	47 000 zł	37 062 zł	1 149 zł	EURO 5	1 404 zł	-255 zł
Dacia Logan	2013	1 199	33 000 zł	26 023 zł	807 zł	EURO 5	1 100 zł	-293 zł
Fiat Punto	2005	1 200	7 500 zł	5 914 zł	183 zł	EURO 4	408 zł	-225 zł
Mazda 6 I	2005	1 798	15 000 zł	11 828 zł	367 zł	EURO 4	531 zł	-164 zł
VW Polo	2005	1 390	11 000 zł	8 674 zł	269 zł	EURO 4	408 zł	-139 zł
Ford Focus	2006	1 600	13 200 zł	10 409 zł	323 zł	EURO 4	598 zł	-275 zł
Ford Mondeo	2007	1 798	17 000 zł	13 406 zł	416 zł	EURO 4	730 zł	-314 zł
Toyota Avensis	2007	1 794	29 000 zł	22 868 zł	709 zł	EURO 4	730 zł	-21 zł
Opel Astra	1998	1 796	4 300 zł	3 391 zł	105 zł	EURO 3	1 000 zł	-895 zł
Skoda Octavia	1998	1 781	10 000 zł	7 886 zł	244 zł	EURO 3	1 000 zł	-756 zł
Opel Corsa	2001	998	4 500 zł	3 549 zł	110 zł	EURO 3	350 zł	-240 zł
Opel Corsa	2004	1 199	9 000 zł	7 097 zł	220 zł	EURO 3	490 zł	-270 zł
Ford Mondeo	2001	1 798	7 000 zł	5 520 zł	171 zł	EURO 3	1 000 zł	-829 zł

Podatek akcyzowy dla samochodów używanych z silnikami o pojemności większej niż 2.000 cm, również w większości przypadków mocno wzrosł. Na zaproponowanej zmianie zyskają jedynie najbogatsi obywatele, których stać na zakup nowego, drogiego samochodu.

Marka	Rok	Pojemność	Cena	Podstawa opodatkowania	Akcyza DZIŚ	norma EURO	Akcyza zgodnie z PROJEKTEM	RÓŻNICA
Toyota Avensis	2012	2 200	66 460 zł	45 558,62 zł	8 473,90 zł	EURO 5	8 100 zł	374 zł
Audi Q5	2013	2 967	150 000 zł	102 825,65 zł	19 125,57 zł	EURO 5	13 750 zł	5 376 zł
Lexus RX 350	2013	3 456	179 389 zł	122 971,94 zł	22 872,78 zł	EURO 5	19 800 zł	3 073 zł
Toyota RAV 4	2007	2 200	37 000 zł	25 363,66 zł	4 717,64 zł	EURO 4	4 554 zł	164 zł
Audi A6 C6	2006	2 995	39 000 zł	26 734,67 zł	4 972,65 zł	EURO 4	5 760 zł	-787 zł
Lexus RX 330	2008	3 309	57 300 zł	39 279,40 zł	7 305,97 zł	EURO 4	11 500 zł	-4 194 zł
Audi Q7	2007	3 597	67 560 zł	46 312,67 zł	8 614,16 zł	EURO 4	13 640 zł	-5 026 zł
Audi A6 C5	2000	2 496	11 200 zł	7 677,65 zł	1 428,04 zł	EURO 3	2 900 zł	-1 472 zł
Mercedes S320 CDI	2002	3 222	26 113 zł	17 900,57 zł	3 329,51 zł	EURO 3	5 700 zł	-2 370 zł
Mercedes ML400 CDI	2002	3 996	25 400 zł	17 411,81 zł	3 238,60 zł	EURO 3	7 600 zł	-4 361 zł
Audi A8 4.2	2004	4 172	22 978 zł	15 751,52 zł	2 929,78 zł	EURO 3	13 720 zł	-10 790 zł

W związku z tym import wielu starszych samochodów, nie tylko tych z dużymi silnikami, stanie się ekonomicznie nie zasadny. Stracą na tym najmniej zamożni obywatele, ponieważ największe wzrosty odnotowujemy przy autach najtańszych. Dla niektórych z nich wysokość akcyzy przekroczy 25% wartości pojazdu. Spowoduje to zdecydowane zmniejszenie dostępu obywateli do pojazdów oferowanych na rynkach europejskich oraz przedłużenie okresu eksploatacji samochodów już zarejestrowanych w naszym kraju, co negatywnie wpłynie na stan bezpieczeństwa na naszych drogach oraz ekologię.

W przypadku zaproponowanych stawek proponujemy zmniejszenie ich wartości dla pojemności od 1.200 cm i normy EURO 3, oraz dla pojemności silnika powyżej 2.000 cm i normy EURO 4 z powodu realnego niebezpieczeństwa zablokowania bardzo ważnego segmentu pojazdów użytkowanych obecnie przez naszych rodaków. Pozwoli to również na uniknięcie niczym nieuzasadnionego, skokowego wzrostu podatku akcyzowego dla aut silnikami powyżej 2.000 cm.

Stoimy na stanowisku, że współczynnik deprecjacji kończący się na wieku 169 miesięcy dla których wynosi 0,9 nie jest wystarczający. Wszyscy wiemy, że auta również po upływie tego czasu starzeją się i tracą na wartości, w związku z tym w dotychczasowym systemie akcyza dla takich aut spada. Po zmianach akcyza dla aut starszych niż 169 miesięcy będzie stała. Dla takich aut nie będzie miał również zastosowania współczynnik dodatkowej deprecjacji. Dlatego uważamy za zasadne rozszerzenie tabeli ze współczynnikami deprecjacji tak, żeby na końcu współczynnik był możliwie najbliższy 1.

Z uwagi na niespójność normy EURO z rocznikami pojazdów oraz rzeczywisty problemem ustalenia w ten sposób stawki do tabeli deprecjacji proponujemy zastąpienie normy euro rocznikiem wynikającym z pierwszej rejestracji samochodu, który nie był w przeszłości kwestionowana daną w trakcie weryfikacji przez Urząd Celny i Urząd Skarbowy.

StowarzyszenieKomisow.pl również jest za wyeliminowaniem istniejących na rynku patologii. Widzimy problem dotyczący przerabiania samochodów osobowych na ciężarowe oraz rejestrowania aut droższych poza granicami kraju. Jednak naszym zdaniem projekt w sposób ewidentny blokuje swobodny przepływ towarów w Unii Europejskiej, co najbardziej widoczne jest w przypadku samochodów starszych z większymi silnikami, które zostały objęte zaporowymi stawkami akcyzy. W związku z tym uważamy że nie jest on zgodny z Prawem Unijnym, a w szczególności z art. 90 TWE. Eliminując dziś istniejące patologie spowoduje powrót patologii sprzed lat, takich jak wykorzystywanie dokumentów samochodów zarejestrowanych w Polsce do unikania zapłaty akcyzy od samochodów sprowadzonych. W wielu przypadkach ten nielegalny proceder przyniesie oszczędności kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych.

W przypadku wątpliwości dotyczących przedstawionych przez nas propozycji oferujemy chęć ich osobistego wyjaśnienia jak również proponujemy Państwu skorzystanie z naszych wieloletnich doświadczeń przy koniecznych do przeprowadzenia zmianach prawnych.

Z wyrazami Szacunku

v-ce Prezes Zarządu

Maciej Szymajda

Maciej Szymajda