

Jest wiele uwag do nowej akcyzy od aut

ROZLICZENIA

Agnieszka Pokojńska

agnieszka.pokojnska@infor.pl

Nadal są wątpliwości, czy zmniejszony podatek od samochodów będzie zgodny z przepisami unijnymi. Importerzy sprzeciwiają się też objęciu nim pojazdów do stawczych.

Chodzi o senacki projekt, który – jak pisaliśmy – zakłada objęcie samochodów o masie nieprzekraczającej 3,5 tony zmniejszonym podatkiem akcyzowym. O jego wysokości mają decydować: pojemność silnika, emisja spalin wyrażona normą Euro i wskaźnik deprecjacji wartości samochodu. Chcąc wyliczyć podatek, trzeba będzie zajrzeć do tabeli stawek opublikowanej w ustawie (załącznik od normy euro i pojemności silnika), a następnie skorygować stawkę o wskaźnik deprecjacji.

Niezdanie z przepisami UE

Taka propozycja miała zapewnić, że – w przeciwieństwie do wcześniejszych założeń – tym razem wszystko będzie zgodne z przepisami unijnymi i wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości UE z 2007 r.

w sprawie Brzeziński przeciwko Izbie Celnej w Warszawie (sygn. akt C-313/05). Jednak firmy z rynku motoryzacyjnego nie podzielają tego zdania.

Maciej Szymański, wiceprezes Stowarzyszenia Komisyj, p. zw. ta uważa, że w sprawie rozpatrzonej przez TSUE niezgodność przepisów brała się z tego, że akcyza od używanych samochodów sprawozdanych z UE była wyższa niż takich samych kupionych w Polsce. Twierdzi, że o ile propozycja uzależniająca wysokość akcyzy od wieku auta i pojemności silnika była ewidentnie niezgodna z przepisami UE, to w przypadku obecnej nie jest to aż tak widoczne na pierwszy rzut oka.

Zdaniem eksperta najnowszy projekt ustawy również zablokuje import aut starszych z większymi silnikami.

– Może więc być nadal niezgodny z art. 90 Traktatu UE, co najmniej dla aut starszych niż 14-letnie, bo dla nich współczynnik deprecjacji przestanie rosnąć – wyjaśnia Maciej Szymański. Dodaje, że dla takich samochodów nie będzie można również zastosować dodatkowego współczyn-

nika deprecjacji, obniżającego wartość samochodu ze względu na ponadnormatywną utratę wartości.

– W związku z tym kwota akcyzy należnej np. od 15-letniego auta spowodowanego z innego państwa UE będzie wyższa niż utranek od powiadającego rezydualnemu podatki zawartemu w cenie podobnego samochodu na rynku krajowym – wyjaśnia Szymański. Wskazuje, że dziś mamy na rynku auta z silnikami o pojemności powyżej 3 l, których cena jest potwornie wysoka do kwoty akcyzy wyliczonej według nowych zasad.

– Przy tak naliczanej akcyzie ich sprowadzenie zostanie zablokowane, bo będzie nieopłacalne – twierdzi ekspert.

Dyskryminacja starszych

Adam Matysko, prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS, uważa, że zmiany mimo wszystko uderzą w mniej zamożnych nabywców.

– Jeżeli zaproponowane stawki zablokują dostęp do tanich i dobrych pojazdów z zagranicy, to uboższa część społeczeństwa będzie skazana na pojazdy z rynku

krajowego, którymi dziś, poza prowadzącymi stracę demonstracji, nikt nie jest zainteresowany – twierdzi. Przyznaje jednak, że sama idea zmian jest słuszna, bo wyeliminuje większość obecnych patologicznych, m.in. z celowym zaniżaniem wartości pojazdów.

Postulaty branży

O pełne wycofanie się z obecnego projektu postulują Wioletta Rolewska, ekspert branży motoryzacyjnej.

– Jest mało korzystny zarówno dla branży motoryzacyjnej, jak i ze względu na wpływy do budżetu państwa – uważa.

Jej zdaniem najlepiej byłoby wrócić do projektu, który zakładał obniżenie do 8 proc. obecnej stawki 18,6 proc. wartości samochodu w przypadku pojazdów osobowych o pojemności silnika powyżej 2 l i uporzędkowania przepisów uszczelniających cały system.

Wioletta Rolewska twierdzi, że po wejściu w życie zmian najbardziej stracią nabywcy samochodów z silnikiem o pojemności co najmniej 2 l. Podaje przykład volkswagen Touareg 3,0 tdi z 2009 r., za który nabywca musi zapłacić

72 tys. zł (podstawa obliczenia akcyzy 39,5 tys.). Dziś akcyza od takiego auta wynosi ok. 7,3 tys. zł. Po zmianach miałyby to być 15,5 tys. zł.

– Wyższy podatek, wbrew zaopiniowaniu MF, będzie również na samochody o niższej pojemności – twierdzi Wioletta Rolewska. Twierdzi, że dziś akcyza w przypadku kia cee'd 1,4, z 2010 r., za który nabywca musi zapłacić 22 tys. zł (podstawa naliczania akcyzy 13 tys. zł) wynosi ok. 430 zł. Według nowych zasad będzie to 840 zł. Eksperti z branży motoryzacyjnej krytykują też propozycję rozszerzenia opodatkowania o pojazdy ciężarowe o masie całkowitej do 3,5 tony.

– Jest to zupełnie nowe obciążenie, które w największym stopniu dotknie mikro i małe przedsiębiorstwa – najczęstszą firmą rodzinną, w których samochodach dostawczy jest głównym narzędziem pracy – podkreśla Adam Matysko.

©

Etap legislacyjny
Senacki projekt nowelizacji ustawy o podatku akcyzowym – prace nad ostatecznym kształtem projektu w Senacie