

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zwrocie nadpłaty w podatku akcyzowym zapłaconym z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego albo importu samochodu osobowego, przewiduje możliwość zwrotu nadpłaty nabywcy wewnątrzwspólnotowemu albo importerowi samochodu osobowego. Celem niniejszej ustawy jest wprowadzenie jednolitych zasad zwrotu nadpłaty w podatku akcyzowym zapłaconym od starszych niż dwuletnie samochodów osobowych, nabytych w okresie od 1 maja 2004 r. do 30 listopada 2006 r., ww. podatnikom.

Projekt był przedmiotem konsultacji międzyresortowych i społecznych oraz po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów został przekazany do Sejmu V kadencji w dniu 6 lipca 2007 r. W związku z przedterminowymi wyborami parlamentarnymi konieczne jest ponowne przeprowadzenie konsultacji projektu.

Konieczność ustalenia jednolitych zasad zwrotu nadpłaty w podatku akcyzowym od samochodów, zapłaconego na podstawie ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 29, poz. 257, z późn. zm.) z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego albo importu samochodu osobowego wynika z ogłoszonego w dniu 18 stycznia 2007 r. orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-313/05 (Maciej Brzeziński/Dyrektor Izby Celnej w Warszawie), dotyczącej zgodności z prawem wspólnotowym polskich przepisów odnośnie opodatkowania samochodów osobowych podatkiem akcyzowym. W ww. orzeczeniu Trybunał uznał, że przepisy o podatku akcyzowym w dotychczasowym brzmieniu powodowały, iż samochody osobowe sprowadzone wewnątrzwspólnotowo po 1 maja 2004 r. mogły być wyżej opodatkowane podatkiem akcyzowym od sprzedawanych samochodów już zarejestrowanych w Polsce, co jest niezgodne z art. 90 TWE.

Zastrzeżenia ETS do polskich przepisów o podatku akcyzowym od samochodów osobowych dotyczą jedynie kwestii ich zgodności z art. 90 TWE, który zgodnie z orzeczeniem w ww. sprawie należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on podatkowi akcyzowemu w zakresie, w jakim kwota podatku nakładana na pojazdy używane, starsze niż dwuletnie, nabyte w państwie członkowskim innym niż Polska, która wprowadziła taki podatek, przewyższa

rezydualną kwotę tego podatku zawartą w wartości rynkowej podobnych pojazdów, które zostały zarejestrowane wcześniej w Polsce.

Z wyroku ETS wynika, że zwrotowi podlega jedynie kwota podatku akcyzowego przewyższająca kwotę odpowiadającą rezydualnemu podatkowi zawartemu w cenie krajowego, podobnego używanego samochodu. Orzeczenie odnosi się do dyskryminujących stawek akcyzy, stosowanych w odniesieniu do samochodów osobowych nabytych wewnątrz wspólnoty, starszych niż dwuletnie.

Ponadto zgodnie z wyrokiem ETS rozstrzygnięcie kwestii ewentualnej dyskryminacji w odniesieniu do każdego samochodu krajowego należy do organów krajowych.

Należy podkreślić, że projekt odnosi się tylko do spraw związanych z wyrokiem ETS w sprawie C-313/05 zalecającym dokonanie zwrotu kwoty podatku akcyzowego przewyższającej kwotę odpowiadającą rezydualnemu podatkowi zawartemu w cenie krajowego, podobnego używanego samochodu. Zatem przepisy przejściowe zawarte w art. 4 i 5 projektu dotyczą jedynie spraw zwrotu nadpłaty podatku akcyzowego zapłaconego z tytułu nabycia wewnątrz wspólnotowego albo importu samochodu osobowego. Należy zaznaczyć, że ETS nie wydał orzeczenia w innej sprawie dotyczącej zwrotu nadpłaty podatków.

Zgodnie z wyrokiem Trybunału, kwota zwrotu powinna być obliczona przez porównanie kwoty podatku zapłaconego w przypadku nabycia wewnątrz wspólnotowego z kwotą podatku zawartą w cenie podobnego samochodu osobowego, który jest użytkowany na terenie kraju.

Zgodnie z art. 80 ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym akcyzie podlegają samochody osobowe niezarejestrowane na terytorium kraju zgodnie z przepisami o ruchu drogowym. Stąd z uwagi na równość podmiotów uzasadnione jest objęcie omawianym prawem do zwrotu nadpłaty także akcyzy zapłaconej z tytułu importu samochodów osobowych. Ponadto należy zauważyć, iż do towarów będących przedmiotem wymiany handlowej między Unią Europejską a państwami trzecimi mogą znaleźć zastosowanie umowy międzynarodowe (np. umowa międzynarodowa z dnia 22 lipca 1972 r. zawarta między Szwajcarią i UE), które zawierają przepisy zakazujące stosowania

praktyk dyskryminujących między produktami jednej z umawiających się stron i produktami pochodzącymi z obszaru drugiej umawiającej się strony. Zatem w swej treści zawierają dyspozycję podobną do treści art. 90 TWE. Prowadzi to do wniosku, że w przypadku importu samochodów z krajów trzecich, z którymi UE zawarła podobne umowy międzynarodowe, mogłoby dojść do dyskryminacji.

Projekt ustawy szczegółowo określa zasady zwrotu nadpłaty, z uwzględnieniem sposobu obliczenia części podatku akcyzowego podlegającego zwrotowi.

Kwota akcyzy do zwrotu stanowi różnicę kwoty akcyzy obliczonej zgodnie z zasadami obowiązującymi przed 1 grudnia 2006 r. (stawki zależne od wieku samochodu) oraz kwoty podatku akcyzowego obliczanego według stawki akcyzy – 13,6% dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 cm³ oraz 3,1% dla pozostałych (bez względu na wiek), z uwzględnieniem wartości rynkowej pojazdu. W odniesieniu do pojazdów używanych zarejestrowanych w Polsce jako nowe, stawka rezydualnego (krajowego) podatku akcyzowego zawartego w wartości takiego pojazdu pozostaje niezmienna.

Kwotę akcyzy podlegającą zwrotowi oblicza się według następującego wzoru:

$$Z = a - n$$

gdzie:

- Z – oznacza kwotę nadpłaty ,
- a – oznacza kwotę podatku akcyzowego zapłaconego z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego albo importu samochodu osobowego,
- n – oznacza podatek akcyzowy zawarty w cenie samochodu osobowego zarejestrowanego na terytorium kraju, ustalany odpowiednio:

- (1) – dla samochodów osobowych o pojemności skokowej silnika powyżej 2000 cm³,

zgodnie ze wzorem:

$$n = (\text{wartość rynkowa samochodu: } 1,22 : 1,136) \times 0,136$$

(2) – dla pozostałych samochodów osobowych, zgodnie ze wzorem:

$$n = (\text{wartość rynkowa samochodu} : 1,22 : 1,031) \times 0,031$$

Proponowaną zasadę ilustruje poniższy przykład:

1. Obliczenie akcyzy zawartej w cenie samochodu, zarejestrowanego na terytorium kraju („n” ze wzoru przedstawionego w art. 3 ust. 1) – wariant dla samochodu o pojemności skokowej silnika poniżej 2000 cm³ (przykładowo średnia wartość rynkowa samochodu osobowego VW Golf 1,6 l z 1994 r. = 7 700,00 zł (wg np. publikatora Eurotax).

$$7\,700,00 \text{ zł} : 1,22 = 6\,311,50 \text{ zł (średnia wartość rynkowa pomniejszona o VAT)}$$

$$6\,311,50 \text{ zł} : 1,031 = 6\,121,70 \text{ zł (średnia wartość rynkowa pomniejszona o VAT i akcyzę)}$$

$$6\,121,70 \times 0,031 = 189,80 \text{ zł (akcyza, która jest zawarta w cenie samochodu zarejestrowanego na terytorium kraju).}$$

2. Obliczenie wartości akcyzy zapłaconej przy nabyciu wewnątrzspółnotowym („a” ze wzoru przedstawionego w art. 3 ust. 1), przykładowo w przypadku, gdy:

– zadeklarowano wartość samochodu, od której akcyza zapłacona to kwota w wysokości np. 300,00 zł (wariant I)

oraz

– zadeklarowano wartość samochodu, od której akcyza zapłacona to kwota w wysokości np. 40,00 zł (wariant II)

3. Kwota nadpłaty akcyzy do zwrotu wynosi odpowiednio:

$$\text{dla wariantu I, } Z = a - n = 300,00 \text{ zł} - 189,80 \text{ zł} = 110,20 \text{ zł}$$

oraz

dla wariantu II, $Z = a - n = 40,00 \text{ zł} - 189,80 \text{ zł} = -149,80 \text{ zł}$ (zgodnie z art. 3 ust. 3 niniejszej ustawy, gdy „Z” jest liczbą ujemną, zwrot nadpłaty nie występuje).

Przyjęcie do obliczania kwoty akcyzy zawartej w wartości rynkowej podobnego samochodu krajowego wynika jasno z orzeczenia ETS. Orzeczenie wskazuje na konieczność porównania kwoty podatku akcyzowego zapłaconego od samochodu nabytego wewnątrzspółnotowo z kwotą podatku akcyzowego zawartą w cenie podobnego samochodu zarejestrowanego na terytorium kraju. Samochodem podobnym będzie samochód tej samej marki, modelu, roku produkcji oraz jeżeli jest to możliwe do ustalenia – wyposażenia, o przybliżonym stanie technicznym jak samochód nabyty wewnątrzspółnotowo albo importowany, od którego zapłacono podatek akcyzowy.

Obiektywnym sposobem umożliwiającym ustalenie ww. kwoty podatku akcyzowego jest odniesienie się do średniej wartości rynkowej danego samochodu w określonym miesiącu (a nie zadeklarowanej ceny zakupu podobnego samochodu nabytego wewnątrzspółnotowo albo importowanego, którego dotyczy zwrot podatku).

Na potrzeby dokonania zwrotu za średnią wartość samochodu osobowego przyjęto wartość samochodu ustalaną na podstawie notowanej na rynku krajowym, w miesiącu powstania obowiązku podatkowego, a jeżeli ta data nie jest możliwa do ustalenia, to w miesiącu zapłaty akcyzy, średniej ceny zarejestrowanego na terytorium kraju samochodu osobowego tej samej marki, modelu, roku produkcji, wyposażenia.

Jednakże w przypadku samochodu nabytego wewnątrzspółnotowo albo importowanego, którego wartość mogła zostać obniżona z powodu złego stanu technicznego, jeżeli podatnik przedstawi dokumenty potwierdzające taki stan techniczny, przy obliczaniu akcyzy do zwrotu będzie brany pod uwagę również ten aspekt, tak aby uwzględnić wartość rynkową samochodu o takim samym stanie technicznym, o ile jest to możliwe do ustalenia. W praktyce decyzja odnośnie sposobu ustalenia wartości rynkowej danego samochodu

pozostawiona jest właściwym w tym zakresie organom podatkowym, które na potrzeby jej ustalenia mogą posiłkować się oprócz tabelarycznych zestawień średnich wartości rynkowych w określonym miesiącu (średnie ceny opublikowane w katalogach cen pojazdów lub wykazach cen) również opinią biegłych.

Projekt przewiduje ponadto, że w przypadku gdy organ podatkowy dokonał zwrotu podatku w odniesieniu do danego samochodu w kwocie niższej niż wynika to z obliczeń na podstawie art. 3 ust. 1 ustawy, podatnik może ubiegać się o zwrot części akcyzy, która nie została zwrócona, zgodnie z powyższą zasadą.

Ustawa przewiduje, że w zakresie nieuregulowanym ustawą, do zwrotu nadpłaty akcyzy stosuje się przepisy ustawy – Ordynacja podatkowa. Jedyne odstępstwa dotyczą braku konieczności składania korekty deklaracji.

W ustawie nie zawarto zwolnień w podatku dochodowym od osób fizycznych jak i prawnych, gdyż kwestie dotyczące niezaliczania nadpłat wraz z oprocentowaniem, w rozumieniu przepisów ustawy – Ordynacja podatkowa, do kosztów uzyskania przychodów, uregulowane są w obecnie obowiązujących przepisach tj. w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych (art. 14 ust. 3 pkt 3 i art. 21 ust. 1 pkt 111) oraz w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych (art. 12 ust. 4 pkt 6 i 7).

Art. 7 ustawy wprowadza zmiany w art. 74, art. 78 § 5 i art. 241 § 2 pkt 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, wprowadzając tryb postępowania oraz regulując kwestię zwrotu odsetek wynikających z nadpłat w przypadku wyroków Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Zmiany przewidują konieczność złożenia przez podatnika wniosku o zwrot wraz ze skorygowaną deklaracją w przypadkach, o których mowa w art. 73 § 2 ustawy – Ordynacja podatkowa albo konieczność złożenia wniosku o zwrot nadpłaty wraz z deklaracją w przypadku rozliczenia podatku przez płatnika albo konieczność złożenia samego wniosku o zwrot w przypadku, gdy podatnik nie był obowiązany do złożenia deklaracji. Ponadto na mocy zmienionego art. 78 § 5 wprowadzono oprocentowanie nadpłat stwierdzonych wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości naliczanych:

- od dnia powstania nadpłaty do dnia jej zwrotu, jeśli podatnik złożył wniosek o zwrot nadpłaty w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie publikacji sentencji orzeczenia ETS w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od dnia, w którym uchylono lub zmieniono w całości lub części akt normatywny;
- od dnia powstania nadpłaty do trzydziestego dnia od dnia wejścia w życie publikacji sentencji orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od dnia, w którym uchylono lub zmieniono w całości lub w części akt normatywny, jeżeli wniosek o zwrot nadpłaty został złożony po upływie 30 dni od dnia wejścia w życie publikacji sentencji orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od dnia, w którym uchylono lub zmieniono w całości lub w części ten akt.

Zmiana art. 241 § 2 pkt 2 ustawy – Ordynacja podatkowa wskazuje, że wznowienie postępowania na skutek publikacji sentencji orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej następuje na żądanie strony, wniesione w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie tego orzeczenia. Możliwość wszczęcia postępowania jedynie na wniosek podatnika wiąże się z koniecznością uregulowania tej instytucji w sposób identyczny jak w przypadku orzeczeń Trybunału Konstytucyjnego. Pozostawienie możliwości wznowienia postępowania z urzędu oraz na żądanie strony, z uwagi na bardzo dużą liczbę wniosków do rozpatrzenia, doprowadziłoby do naruszeń art. 125 (szybkość działania organów) i art. 139 (terminy załatwiania spraw) ustawy – Ordynacja podatkowa.

Powyższe zmiany ustawy – Ordynacja podatkowa wynikają z konieczności dostosowania polskiego ustawodawstwa do wyroków Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i zakładają identyczny tryb postępowania oraz naliczania odsetek, jak w przypadku wyroków stwierdzających nadpłaty wydanych przez Trybunał Konstytucyjny. Powyższe rozwiązanie jest zbieżne z utrwalonym już orzecznictwem ETS, zgodnie z którym zasady postępowania w sprawach mających na celu zapewnienie ochrony uprawnień podmiotów prawa wynikających z prawa wspólnotowego nie mogą być mniej korzystne niż w przypadku podobnych postępowań o charakterze wewnętrznym, czyli zwrotów nadpłaty podatków wynikających ze zmiany przepisów, które były

przedmiotem rozstrzygnięcia Trybunału Konstytucyjnego (wyrok z dnia 29 czerwca 1988 r. w sprawie 240/87 Deville, pkt 12; wyrok z dnia 28 listopada 2000 r. w sprawie C-88/99 Roquette Freres, pkt 20; wyrok z dnia 2 października 2003 r. w sprawie C-147/01 Weber's Wine World, pkt 86, 87, 93, 103, 104, 107, 108; wyrok z dnia 6 października 2005 r. w sprawie C-291/03 My Ravel, pkt 17; wyrok z dnia 13 marca 2007 r. w sprawie C-432/05 Unibet, pkt 43).

Ponadto ustawa wprowadza zmiany do ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 29, poz. 257, z późn. zm.) polegające na możliwości określenia podstawy opodatkowania przez organ podatkowy lub organ kontroli skarbowej w wysokości wartości rynkowej samochodu osobowego, zarejestrowanego na terytorium kraju, kiedy wysokość podstawy opodatkowania w przypadku sprzedaży na terytorium kraju albo nabycia wewnątrzspółnotowego samochodu osobowego, bez uzasadnionej przyczyny, znacznie odbiega od wartości rynkowej tego samochodu. W takiej sytuacji organ podatkowy lub organ kontroli skarbowej w ramach czynności sprawdzających wezwie podatnika do zmiany wysokości podstawy opodatkowania lub wskazania przyczyn uzasadniających podanie jej wysokości znacznie odbiegającej od notowanej wartości rynkowej samochodu osobowego. W razie nieudzielenia odpowiedzi, niedokonania zmiany wysokości podstawy opodatkowania lub niewskazania przyczyn, które uzasadniają podanie jej wysokości znacznie odbiegającej od wartości rynkowej, organ podatkowy w ramach wszczętego postępowania podatkowego określi wysokość podstawy opodatkowania.

Określenie przez organ wysokości podstawy opodatkowania może opierać się na opinii biegłego. Zasady udziału biegłego w postępowaniu podatkowym są uregulowane m.in. w art. 197 Ordynacji podatkowej. Jeżeli wysokość podstawy opodatkowania ustalona w ten sposób odbiega co najmniej o 33% od zadeklarowanej wartości samochodu osobowego, koszty opinii biegłego lub biegłych ponosi podatnik. Ustanowienie zasady, że jeżeli określona przez organ podatkowy z uwzględnieniem opinii biegłego wysokość podstawy opodatkowania różni się o więcej niż 33% od wartości podanej przez podatnika to koszty opinii ponosi podatnik, stanowi pewnego rodzaju sankcję za nierzetelne określenie przez podatnika podstawy opodatkowania. Natomiast wyznaczenie

progu 33% jest rozwiązaniem analogicznym do przyjętego w przepisie art. 6 ust. 4 ustawy z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych (Dz. U. z 2007 r. Nr 68, poz. 450), jak również w art. 19 ust. 4 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176 z późn. zm.). Powyższe rozwiązanie zostało przyjęte z uwagi na zachowanie spójności systemu podatkowego.

W związku z faktem, że ETS w uzasadnieniu do swojego wyroku stwierdził, że przy obliczaniu kwoty podatku należy brać pod uwagę wartość rynkową pojazdu uznano, że wyrok ten stanowi podstawę do zmiany podstawy opodatkowania w podatku akcyzowym od samochodów osobowych. Proponowana w projekcie zmiana ustawy o podatku akcyzowym polegająca na dodaniu art. 82a powinna skutkować urealnieniem przez odniesienie do cen rynkowych deklarowanych wartości samochodów osobowych sprowadzanych z innych państw członkowskich lub sprzedawanych w kraju. Zmiana przyczyni się do likwidacji patologii w postaci zaniżania deklarowanych kwot wartości samochodów używanych sprowadzanych lub sprzedawanych w kraju po wejściu niniejszej ustawy w życie. Rozwiązanie to nie będzie stanowiło bariery ochronnej dla polskiego rynku, a jedynie narzędzie mające za zadanie urealnić kwoty deklarowanych wartości samochodów osobowych. Powyższa zmiana ustawy o podatku akcyzowym będzie dotyczyć jedynie pojazdów, dla których obowiązek podatkowy w akcyzie powstanie po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Ustawa wprowadza specjalny tryb dotyczący wznowienia postępowania oraz sposobu naliczania odsetek do postępowań związanych z orzeczeniem ETS w sprawie C-313/05 w związku z faktem, że zaproponowane wyżej zmiany ustawy – Ordynacja podatkowa, dostosowujące do wyroków ETS, nie mogą mieć zastosowania do ww. postępowań, gdyż orzeczenie ETS w sprawie C-313/05 zostało wydane 18 stycznia 2007 r. Stąd też, opierając się jedynie na znowelizowanych przepisach ustawy – Ordynacja podatkowa, podatnicy nie mogliby dochować przewidzianych terminów, a co za tym idzie, skorzystać z przysługujących im praw w zakresie otrzymania oprocentowania nadpłat.

Mając na uwadze powyższe unormowano, że podatnik uznając, że zwrócona mu nadpłata nie została obliczona zgodnie z unormowaniami przewidzianymi

w ustawie albo chcąc skorzystać ze sposobu obliczenia oprocentowania przewidzianego w ustawie, może zwrócić się z wnioskiem o wznowienie postępowania w okresie miesiąca od dnia wejścia w życie ustawy. Natomiast odsetki zgodnie z art. 5 ustawy, będą naliczane od dnia powstania nadpłaty do dnia zwrotu podatku, jeśli wniosek o zwrot zostanie złożony w okresie od 1 maja 2004 r. do 30 dnia po wejściu w życie ustawy albo od dnia powstania nadpłaty do 30 dnia po wejściu w życie niniejszej ustawy, jeżeli wniosek o zwrot zostanie złożony po upływie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie pełnej zgodności przepisów z wymogami orzecznictwa ETS i jest bardziej korzystne niż obecne przepisy wynikające z ustawy – Ordynacja podatkowa, które dają możliwość naliczenia odsetek w okresie od momentu złożenia wniosku do dnia zwrotu nadpłaty.

Należy zaznaczyć, że przepisy niniejszej ustawy stosuje się również do toczących się i niezakończonych postępowań w sprawach stwierdzenia nadpłaty akcyzy zapłaconej z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego albo importu samochodu osobowego, wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Zatem organ podatkowy w toczących się sprawach powinien ocenić istnienie oraz wysokość nadpłaty zgodnie z zasadami niniejszej ustawy. Dotyczy to również przypadku, gdy złożony wniosek dotyczy zwrotu całej kwoty akcyzy, a nie jej części.

Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Ocena skutków regulacji

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Wprowadzenie ustawy o zwrocie nadpłaty w podatku akcyzowym zapłaconym z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego albo importu samochodu osobowego daje podmiotom, określonym w art. 2 projektu ustawy, prawo do zwrotu części uiszczanego podatku akcyzowego od samochodów osobowych nabytych wewnątrzwspólnotowo albo importowanych w okresie od 1 maja 2004 r. do 30 listopada 2006 r.

Na organie rozpatrującym wnioski o zwrot nadpłaty ciąży dodatkowo zadanie wynikające z konieczności weryfikacji prawidłowości ustalenia rynkowej ceny konkretnego samochodu osobowego, którego dotyczy wnioski. Należy zatem oczekiwać zwiększenia ilości obowiązków pracowników urzędów celnych związanych z wprowadzeniem niniejszej ustawy.

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie przepisów niniejszej ustawy nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

3. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie przepisów niniejszej ustawy nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa

Wejście ustawy w życie spowoduje uszczuplenie dochodów.

Wskazanie dokładnej kwoty zmniejszenia dochodów jest utrudnione ze względu na fakt, że:

- 1) Większość kwot deklarowanych wartości samochodów osobowych w deklaracjach AKC-U, związanych z nabyciem wewnątrzwspólnotowym, nie odpowiadała wartości rynkowej tych samochodów.
- 2) Trudna do oszacowania jest ilość osób skłonnych ubiegać się o zwrot nadpłaty, szczególnie jeżeli kwoty zwrotu będą niewielkie, w związku z odniesieniem do wartości rynkowej przy obliczaniu tych zwrotów.
- 3) Zgodnie z projektem ustawy, określenie wartości rynkowej samochodów zarejestrowanych na terytorium kraju pozostaje indywidualną kwestią każdego naczelnika urzędu celnego.
- 4) Zły stan techniczny pojazdów mógł powodować, że ich wartość rynkowa mogła zostać obniżona, czego efektem była niższa kwota podstawy opodatkowania wskazana w deklaracji.

Przy szacowaniu spodziewanych skutków budżetowych brano pod uwagę:

- 1) Porównanie średnich kwot zapłaconej akcyzy w okresie od 1 maja 2004 r. do 30 listopada 2006 r. z kwotą akcyzy obliczoną zgodnie z wyrokiem ETS, tj. 13,6% dla samochodów o pojemności skokowej silnika powyżej 2000 cm³ i 3,1% dla pozostałych średniej wartości rynkowej (np. wg Eurotax) samochodów:
 - 1) VW Golf 1,6 CL (model II, III i IV) w latach 1990-2003;
 - 2) Audi A4 2,8 (model B5) i Audi A4 3,0 (model 8E) w latach 1995-2003.
- 2) Powyższe zestawienie pozwala na objęcie uśrednionym szacunkiem około 88% samochodów, od których będzie przysługiwał zwrot, o ile zapłacona kwota podatku akcyzowego z tytułu nabycia wewnątrzwspólnotowego będzie przekraczać kwotę akcyzy obliczoną na podstawie średniej wartości rynkowej samochodów krajowych z uwzględnieniem stanu technicznego pojazdu (ok. 2 mln sztuk samochodów z ok. 2,291 mln sztuk samochodów, którym będzie przysługiwał zwrot).
- 3) Ze względu na fakt, że import samochodów osobowych (nowych i używanych) w okresie od 1 maja 2004 r. do 30 listopada 2006 r. stanowił około 45 tys. sztuk samochodów osobowych, a w związku z tym stanowił ok. 2% ilości używanych, sprowadzonych z UE, samochodów osobo-

wych, kwoty związane ze zwrotem nadpłaty w podatku akcyzowym z tytułu importu zostały w poniższym szacunku pominięte.

Mając powyższe na uwadze szacuje się, że całościowa kwota zwrotu nadpłaty w podatku akcyzowym wyniesie około 500 mln zł (bez naliczonego oprocentowania). Dodatkowo należy wskazać, że mogą wystąpić skutki w dochodach z tytułu podatku VAT (głównie w imporcie). Zwrot akcyzy zapłaconej z tytułu importu samochodu osobowego może stanowić dla podatników podstawę do występowania o zwrot nadpłaty podatku od towarów i usług, gdyż podatek akcyzowy wliczony jest do podstawy opodatkowania VAT z tytułu importu towaru (art. 29 ust. 13 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług). Jednakże skutki takie są trudne do oszacowania i mogą wystąpić jedynie w niewielkim stopniu.

W związku z wprowadzeniem zmian w ustawie o podatku akcyzowym dotyczących weryfikacji podstawy opodatkowania w przypadku samochodów nabywanych wewnątrzspółnotowo albo sprzedawanych w kraju przed pierwszą rejestracją w kraju, po wejściu przedmiotowej ustawy w życie można spodziewać się zmniejszenia napływu używanych samochodów z zagranicy do Polski. Jednakże ze względu na wielość czynników mających wpływ na ten fakt, szacunek wpływu proponowanego narzędzia na ilość sprowadzanych samochodów jest niemożliwy do przeprowadzenia. W związku z powyższym koszty powołania biegłych przy szacowaniu wartości samochodu osobowego są niemożliwe do oszacowania.

5. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie przepisów niniejszej ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

6. Wpływ na środowisko naturalne

Wejście w życie przepisów niniejszej ustawy nie będzie miało wpływu na środowisko naturalne.

7. Konsultacje społeczne

Projekt przed przekazaniem do Sejmu V kadencji był przedmiotem szerokich konsultacji społecznych zarówno z partnerami społecznymi tj. Konfederacja Pracodawców Polskich, Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych, Business Center Club, Związek Pracodawców oraz organizacjami związków zawodowych pracowników, jak i organizacjami i podmiotami działającymi w branży motoryzacyjnej, np. Związek Motoryzacyjny SOIS. Projekt został również przekazany do konsultacji Krajowej Izbie Doradców Podatkowych oraz Krajowej Izbie Gospodarczej. W związku z przedterminowymi wyborami parlamentarnymi projekt ponownie został przekazany do konsultacji ww. podmiotom.

Jedynie Krajowa Rada Doradców Podatkowych zgłosiła uwagi do projektu ustawy, jednakże zostały one przesłane z rażącym naruszeniem terminu i z powyższego względu nie zostały uwzględnione.

Ponadto projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Finansów celem umożliwienia jego oceny przez wszystkich zainteresowanych. Żaden podmiot zajmujący się zawodową działalnością lobbingową nie zgłosił w trybie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) zainteresowania pracami nad projektem przedmiotowej ustawy. W dniu 18 lutego 2008 r. osoba fizyczna złożyła zgłoszenie zainteresowania pracami nad projektem ustawy postulując, że nie można przy obliczeniu kwoty do zwrotu brać pod uwagę wartości rynkowej podobnego pojazdu na rynku krajowym, ponieważ podstawą opodatkowania jest kwota, którą nabywca był zobowiązany zapłacić. Uwaga nie została uwzględniona, gdyż wyrok ETS jasno wskazuje, że należy odnieść się do „wartości rynkowej podobnych pojazdów, które zostały zarejestrowane wcześniej w państwie członkowskim, które nałożyło podatek.” (por. p. 41 uzasadnienia wyroku).

Niniejszy projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.