

USTAWA

z dnia ..... 2006r.

**o podatku ekologicznym od samochodów<sup>1)</sup>**

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**Art. 1.** Ustawa reguluje opodatkowanie samochodów podatkiem ekologicznym, zwanym dalej „podatkiem”, oraz zasady i tryb poboru tego podatku na terytorium kraju.

**Art. 2.** Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) świadectwo homologacji typu pojazdu – świadectwo wydane na podstawie wyników badań homologacyjnych przez ministra właściwego do spraw transportu lub przez właściwy organ państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej, zgodnie ze wspólnotową procedurą homologacji;
- 2) terytorium kraju - terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) terytorium Wspólnoty Europejskiej – terytorium kraju, jak również terytoria państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej;
- 4) terytorium państwa członkowskiego - terytorium państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej, z wyłączeniem terytorium kraju;
- 5) EKG ONZ - Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych;
- 6) norma EURO – normę emisji zanieczyszczeń z samochodów na podstawie Regulaminu 83 EKG ONZ seria 01 i serie następnych poprawek, homologacje B, C, D lub Regulaminu 49 EKG ONZ seria 02 i serie następnych poprawek lub odpowiadających im Dyrektyw Wspólnoty Europejskiej<sup>2)</sup>;
- 7) Prawo o ruchu drogowym – ustawę z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 8) pojemność skokowa silnika – pojemność silnika charakteryzującą silnik spalinowy, wyrażoną w litrach, określaną na podstawie wyciągu ze świadectwa homologacji typu

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się następujące ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 23 stycznia 2004r. o podatku akcyzowym, ustawę z dnia 26 lipca 1991r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992r. o podatku dochodowym od osób prawnych.

<sup>2)</sup> Dyrektywa Komisji 70/220/EWG z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez spaliny z silników o zapłonie iskrowym pojazdów silnikowych(Dz. Urz. WE L 076 z 6.04.1970, z późn. zm.), Dyrektywa Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu zapobiegania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników Diesla w pojazdach ( Dz. Urz. WE L 036 z 9.02.1988, z późn. zm.) i Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/55 z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, które należy podjąć przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach (Dz. Urz. WE L 275 z 20.10.2005, z późn. zm.).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i poz.1497 oraz z 2006r. Nr 17, poz. 141.

pojazdu lub odpisu decyzji zwalniającej pojazd z homologacji, dowodu rejestracyjnego lub karty pojazdu lub innego dokumentu potwierdzającego rejestrację pojazdu za granicą, wydanego przez organ właściwy do rejestracji pojazdów za granicą, jeżeli samochód był zarejestrowany, zaświadczenia z przeprowadzonego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w Prawie o ruchu drogowym;

- 9) Regulaminy EKG ONZ – Regulaminy EKG ONZ, o których mowa w Oświadczeniu rządowym z dnia 10 lutego 2004 r. w sprawie mocy obowiązującej Regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2004r. Nr 112, poz. 1185);
- 10) samochód - pojazd samochodowy w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, z wyjątkiem:
- a) pojazdu samochodowego mającego jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą, klasyfikowany na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van,
  - b) pojazdu samochodowego mającego więcej niż jeden rząd siedzeń, które oddzielone są od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą i u którego długość części przeznaczonej do przewozu ładunków, mierzona po podłodze od najdalej wysuniętego punktu podłogi pozwalającego postawić pionową ścianę lub trwałą przegrodę pomiędzy podłogą a sufitem do tylnej krawędzi podłogi, przekracza 50 % długości pojazdu; dla obliczenia proporcji, o której mowa w zdaniu poprzednim, długość pojazdu stanowi odległość pomiędzy dolną krawędzią przedniej szyby pojazdu a tylną krawędzią podłogi części pojazdu przeznaczonej do przewozu ładunków, mierzona w linii poziomej wzdłuż pojazdu pomiędzy dolną krawędzią przedniej szyby pojazdu a punktem wyprowadzonym w pionie od tylnej krawędzi podłogi części pojazdu przeznaczonej do przewozu ładunków,
  - c) pojazdu samochodowego, który ma otwartą część przeznaczoną do przewozu ładunków,
  - d) pojazdu samochodowego, który posiadają kabinę kierowcy i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu,
  - e) pojazdu samochodowego będącego pojazdem specjalnym w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym o przeznaczeniach wymienionych w załączniku nr 9 do ustawy o podatku od towarów i usług<sup>4)</sup>.

**Art. 3.** Podatek stanowi dochód budżetu państwa.

## **Rozdział 2**

### **Obowiązek podatkowy, podstawa podatku, stawka, podatnicy i sposób obliczenia podatku**

---

<sup>4)</sup> Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535 oraz z 2005r. Dz. U. Nr 14, poz. 113, Dz. U. Nr 90, poz. 756, Dz. U. Nr 143, poz. 1199, Dz. U. Nr 179, poz. 1484).

**Art. 4. 1.** Opodatkowaniu podlegają samochody rejestrowane po raz pierwszy na terytorium kraju, zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym.

2. Opodatkowaniu podlegają także samochody, o których mowa w art. 15 ust. 1 ustawy, w przypadku ich ponownej rejestracji na terytorium kraju.

**Art. 5.** Obowiązek podatkowy powstaje w dniu dokonania przez organ rejestrujący czasowej rejestracji samochodu z urzędu – po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu przez podatnika, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym.

**Art. 6. 1.** Podatnikami są osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej dokonujące czynności:

- a) rejestracji samochodu po raz pierwszy na terytorium kraju,
- b) ponownej rejestracji na terytorium kraju, w przypadku wyrejestrowania samochodu na podstawie art. 79 ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym.

2. Jeżeli samochód stanowi współwłasność, obowiązek podatkowy ciąży solidarnie na współwłaścicielach.

**Art. 7.** Podstawą do obliczenia podatku jest pojemność skokowa silnika z uwzględnieniem normy EURO, którą spełnia ten silnik, lub braku tej normy.

**Art. 8. 1.** Podatek oblicza się według następującego wzoru:

$$S = cc^2 * euro * stawka$$

gdzie:

S – kwota podatku wyrażona w polskich złotych,

cc – pojemność skokowa silnika wyrażona w litrach, do jednego miejsca po przecinku, zaokrąglając w dół dla wartości poniżej 5 i w górę dla wartości równej lub większej 5,

euro – wartość normy EURO, o której mowa w art. 10,

stawka - stawka podatku, o której mowa w art. 9.

2. Kwota podatku ustalona na podstawie ust. 1 ulega pomniejszeniu dla samochodów zarejestrowanych wcześniej poza terytorium kraju:

1) dla których nie została określona norma EURO lub niespełniających norm EURO lub spełniających normę EURO 1, EURO 2, EURO 3, zgodnie ze wzorem:

$$S_s = 0,95^2 * 0,97 * 0,99^{n-3} * S, \text{ lub}$$

$S_s = 0,95 * S$  - dla samochodów o dacie pierwszej rejestracji grudzień 2005 r. dla normy EURO 3, grudzień 1999 r. dla normy EURO 2, grudzień 1995 r. dla normy EURO 1 i grudzień 1991 r. dla braku spełnienia lub nieokreślenia normy EURO, lub

$S_s = 0,95^2 * S$  - dla samochodów o dacie pierwszej rejestracji listopad 2005 r. dla normy EURO 3, listopad 1999 r. dla normy EURO 2, listopad 1995 r. dla normy EURO 1 i listopad 1991 r. dla braku spełnienia lub nieokreślenia normy EURO, lub

$S_s = 0,95^2 * 0,97 * S$  - dla samochodów o dacie pierwszej rejestracji październik 2005 r. dla normy EURO 3, październik 1999 r. dla normy EURO 2, październik 1995 r. dla

normy EURO 1 i październik 1991 r. dla braku spełnienia lub nieokreślenia normy EURO,

gdzie:

Ss – kwota podatku po pomniejszeniu

S - kwota podatku obliczona na podstawie ust. 1;

n - liczba miesięcy od daty pierwszej rejestracji do:

- 1 stycznia 2006 r. dla normy emisji EURO 3,
- 1 stycznia 2000 r. dla normy emisji EURO 2,
- 1 stycznia 1996 r. dla normy emisji EURO 1,
- 1 stycznia 1992 r. dla braku określenia normy lub braku spełnienia normy EURO,

2) spełniających normę EURO 4 lub wyższą, zgodnie ze wzorem:

$$Ss = 0,95^2 * 0,97 * 0,99^{m-3} * S, \text{ lub}$$

$Ss = 0,95 * S$  - dla samochodów spełniających normę EURO 4 lub wyższą rejestrowanych na terytorium kraju 1 miesiąc po pierwszej rejestracji, lub

$Ss = 0,95^2 * S$  - dla samochodów spełniających normę EURO 4 lub wyższą rejestrowanych na terytorium kraju 2 miesiące po pierwszej rejestracji, lub

$Ss = 0,95^2 * 0,97 * S$  - dla samochodów spełniających normę EURO 4 lub wyższą rejestrowanych na terytorium kraju 3 miesiące po pierwszej rejestracji,

gdzie:

Ss – kwota podatku po pomniejszeniu ;

S - kwota podatku obliczona na podstawie ust. 1;

m - liczba miesięcy od daty pierwszej rejestracji do dnia rejestracji na terytorium kraju.

3. W przypadku obliczeń, o których mowa w ust. 2, za pierwszy miesiąc obliczeń uznaje się miesiąc, w którym nastąpiła data pierwszej rejestracji.

4. W przypadku braku możliwości określenia daty pierwszej rejestracji w odniesieniu do pomniejszenia, o którym mowa w ust. 2, stosuje się datę 30 czerwca roku, w którym pojazd został wyprodukowany.

**Art. 9.** 1. Stawka podatku wynosi 500 zł.

2. W przypadku wzrostu średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w formie komunikatu, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski", w terminie do końca stycznia, stawka podatku podlega podwyższeniu od dnia 1 kwietnia każdego roku w stopniu odpowiadającym wzrostowi tego wskaźnika w roku kalendarzowym poprzednim.

3. Podwyższoną, w sposób określony w ust. 2, stawkę zaokrągla się do pełnych złotych w górę.

4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski", nie później niż do końca marca każdego roku, w drodze obwieszczenia, stawkę, ustaloną w sposób określony w ust. 2 i 3.

**Art. 10.** 1. Dla norm EURO przyjmuje się następujące wartości:

- 1) brak określenia normy EURO lub brak spełniania normy EURO - wartość 12;
- 2) dla normy EURO 1 - wartość 8;
- 3) dla normy EURO 2 - wartość 4;
- 4) dla normy EURO 3 - wartość 2;
- 5) dla normy EURO 4 - wartość 1;
- 6) dla normy EURO 5 i wyższej – wartość 0,9.

2. Podatnik ustala normę EURO, o której mowa w ust. 1, lub brak tej normy, na podstawie dokumentu wydanego przez producenta samochodu lub jego upoważnionego przedstawiciela lub dokumentu wydanego przez jednostkę upoważnioną do badań homologacyjnych pojazdów na podstawie badań wykonywanych przez tę jednostkę, zgodnie z następującymi Regulaminami EKG ONZ, z zastrzeżeniem ust. 3:

- 1) dla normy EURO 1 – Regulamin 83 EKG ONZ serie 01 i 02 poprawek, homologacja B, C;
- 2) dla normy EURO 2 - Regulamin 83 EKG ONZ serie 03 i 04 poprawek, homologacja B, C i D;
- 3) dla normy EURO 3 – Regulamin 83 EKG ONZ seria 05 poprawek, poziom A;
- 4) dla normy EURO 4 – Regulamin 83 EKG ONZ seria 05 poprawek, poziom B, - lub odpowiadającymi im Dyrektywami Wspólnoty Europejskiej.

3. Dla samochodu zarejestrowanego na terytorium państwa członkowskiego dopuszcza się przyjęcie przez podatnika normy EURO określonej według roku produkcji samochodu, w następujący sposób:

- 1) brak spełniania normy EURO - do roku 1991 włącznie;
- 2) norma EURO 1 – od 1992 do 1995 roku;
- 3) norma EURO 2 - od 1996 do 1999 roku;
- 4) norma EURO 3 – od 2000 do 2005 roku;
- 5) norma EURO 4 – od 2006 roku.

4. W przypadku braku możliwości ustalenia roku produkcji samochodu, rok ten ustala się na podstawie daty pierwszej rejestracji.

5. Jednostka, o której mowa w ust. 2, prowadzi badania według testu typu 1 po rozruchu nagrzanego silnika, zgodnie z załącznikiem 4 do regulaminu 83 EKG ONZ. Uzyskane wyniki są korygowane za pomocą średniego statystycznego współczynnika charakteryzującego proporcje emisji zanieczyszczeń przy rozruchu zimnego i nagrzanego silnika i porównywane z wartościami dopuszczalnymi dla danego samochodu.

**Art. 11.** Podatnicy są obowiązani do obliczenia kwoty podatku, na podstawie danych zawartych w:

- 1) wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu lub odpisie decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, lub
- 2) dokumencie wydanym przez producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela, lub
- 3) dowodzie rejestracyjnym, lub karcie pojazdu, jeżeli samochód był wcześniej zarejestrowany poza granicami kraju, lub w innym dokumencie potwierdzającym rejestrację pojazdu za granicą, wydanym przez organ właściwy do rejestracji pojazdów za granicą, lub
- 4) dokumencie wydanym przez jednostkę upoważnioną do badań homologacyjnych pojazdów na podstawie badań wykonywanych przez tę jednostkę, o których mowa w art. 10 ust. 5.

## Rozdział 3

### Zwolnienia

**Art. 12.** 1. Zwalnia się od podatku samochodu, które są:

- 1) rejestrowane w trybie art. 73 ust. 3 i 4 Prawa o ruchu drogowym;
  - 2) rejestrowane przez Siły Zbrojne Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego oraz Siły Zbrojne Państw uczestniczących w Partnerstwie dla Pokoju, wielonarodowe Kwatery i Dowództwa oraz ich personel cywilny, jeżeli jego członkowie nie są obywatelami polskimi i nie mają stałego pobytu na terytorium kraju;
  - 3) używane do celów specjalnych, w rozumieniu art. 2 pkt 37 Prawa o ruchu drogowym;
  - 4) pojazdami historycznymi w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.<sup>5)</sup>);
  - 5) mieniem przesiedlenia osoby fizycznej przybywającej na terytorium kraju na pobyt stały lub powracającej z czasowego pobytu z zagranicy;
  - 6) pojazdami samochodowymi jednośladowymi lub z bocznym wózkiem – wielośladowymi, skuterami śnieżnymi i wózkami golfowymi.
2. Zwalnia się również od podatku samochodu, w przypadku gdy:
- 1) uzasadnia to ważny interes związany z bezpieczeństwem publicznym i obronnością państwa;
  - 2) wynika to z przepisów prawa Wspólnoty Europejskiej;
  - 3) wynika to z umów międzynarodowych.

3. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, ilość samochodów podlegających zwolnieniu od podatku, oraz warunki i tryb stosowania zwolnień, uwzględniając konieczność prawidłowego dokumentowania zwolnień oraz zapewnienia prawidłowego wykonania obowiązku podatkowego.

## Rozdział 4

### Właściwość organów podatkowych, tryb zapłaty i poboru podatku

**Art. 13.** Organami podatkowymi w zakresie podatku są naczelnicy urzędów skarbowych, właściwi ze względu na miejsce zamieszkania albo siedziby podatnika.

**Art. 14.** 1. Podatnicy zobowiązani są złożyć deklarację dla podatku właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego i dokonać zapłaty kwoty podatku na rachunek właściwego urzędu skarbowego, najpóźniej w terminie 14 dni od dnia wydania dokumentu czasowego dopuszczenia samochodu do ruchu.

2. Podatnicy mają obowiązek dołączyć do składanej deklaracji dla podatku kopie dokumentów, o których mowa w art. 11, na których podstawie dokonano obliczenia kwoty podatku.

3. Jeżeli w postępowaniu sprawdzającym organ podatkowy stwierdzi, że podatnik mimo ciężącego na nim obowiązku, nie zapłacił w całości lub części podatku, nie złożył deklaracji,

---

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004r. Nr 26 poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778 oraz z 2005r. Nr 167, poz. 1396.

albo że wysokość zobowiązania jest inna niż wskazana w deklaracji, naczelnik urzędu skarbowego wydaje decyzję, w której określa wysokość zobowiązania podatkowego.

4. W przypadku, gdy danych niezbędnych do obliczenia kwoty podatku nie można określić na podstawie złożonych przez podatnika dokumentów, o których mowa w ust. 2, naczelnik urzędu skarbowego określa je na podstawie przedstawionego badania technicznego, o którym mowa art. 81 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym.

5. Właściwy naczelnik urzędu skarbowego, na wniosek podatnika, dla celów związanych z rejestracją samochodu, wydaje:

1) zaświadczenie potwierdzające zapłatę podatku, nie później niż w ciągu 7 dni od dnia złożenia wniosku, a jeżeli wniosek został złożony przed datą zapłaty podatku to nie później niż w ciągu 7 dni od daty zapłaty kwoty wynikającej z deklaracji dla podatku albo decyzji, o której mowa w art. 14 ust. 3;

2) zaświadczenie potwierdzające zwolnienie od podatku, nie później niż w ciągu 7 dni od dnia złożeniu wniosku - po złożeniu dokumentów uprawniających do zwolnienia.

6. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór deklaracji dla podatku, zawierający w szczególności dane identyfikacyjne podatnika i cechy identyfikacyjne samochodu, informacje o załączonych dokumentach oraz rozliczenie podatku zapewniając możliwość prawidłowego obliczenia podatku.

7. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia potwierdzającego zapłatę podatku oraz zaświadczenia potwierdzającego zwolnienie od podatku, zawierający w szczególności dane identyfikacyjne podatnika i cechy identyfikacyjne samochodu, zapewniając możliwość dokumentowania zapłaty lub zwolnienia od podatku.

**Art. 15.** 1. W przypadku wyrejestrowania samochodu na podstawie art. 79 ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym, podatnikowi przysługuje zwrot podatku, po złożeniu deklaracji dla podatku w zakresie zwrotu podatku.

2. Właściwy naczelnik urzędu skarbowego na podstawie deklaracji dla podatku, o której mowa w ust. 1, oraz danych zawartych w wykazie, o którym mowa w art. 16, wydaje decyzję o zwrocie kwoty zapłaconego podatku.

3. Kwota podatku podlegająca zwrotowi obliczana jest zgodnie ze wzorem:

$$Kz = 0,99^n * Z$$

gdzie:

Kz – kwota podatku do zwrotu;

Z - kwota zapłaconego podatku;

n - liczba miesięcy od daty pierwszej rejestracji w kraju do daty złożenia deklaracji dla podatku w zakresie zwrotu podatku.

4. W przypadku obliczeń, o których mowa w ust. 3, za kolejny miesiąc uznaje się każdy rozpoczęty miesiąc licząc od daty pierwszej rejestracji w kraju.

5. Właściwy naczelnik urzędu skarbowego dokonuje zwrotu podatku w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji, o której mowa w ust. 2.

6. Do deklaracji dla podatku w zakresie zwrotu podatku, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio wzór deklaracji określony w art. 14 ust. 6.

7. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe warunki i tryb zwrotu podatku oraz wykaz dokumentów, na podstawie których dokonuje się zwrotu podatku, uwzględniając konieczność określenia procedury i kwoty zwracanego podatku oraz zapewnienia właściwego dokumentowania.

**Art. 16.** 1. Właściwy naczelnik urzędu skarbowego jest obowiązany do prowadzenia, w formie elektronicznej, wykazu samochodów, od których został zapłacony podatek oraz samochodów zwolnionych od podatku, zawierającego w szczególności dane dotyczące marki samochodu i jego cech identyfikacyjnych, o których mowa w Prawie o ruchu drogowym, danych identyfikacyjnych podatnika oraz kwoty zapłaconego podatku.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór wykazu, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób udostępniania informacji zawartych w tych wykazach, uwzględniając konieczność ujednoczenia treści wykazów oraz właściwy sposób wymiany i dostępu do informacji o zapłacie lub zwolnieniu od podatku.

## **Rozdział 5**

### **Zmiany w przepisach obowiązujących**

**Art. 17.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 72 w ust.1 pkt 6a otrzymuje brzmienie:

„6a) zaświadczenia potwierdzającego zapłatę podatku ekologicznego od samochodów lub zaświadczenia potwierdzającego zwolnienie od podatku ekologicznego od samochodów, wydanego na podstawie przepisów ustawy z dnia ... o podatku ekologicznym od samochodów przedstawianym w momencie wydania dowodu rejestracyjnego jeżeli wymagane;”;

2) w art. 80b w ust. 1a w pkt 2 dodaje się lit. k w brzmieniu:

„k) kwocie zapłaconego podatku ekologicznego od samochodów lub o zwolnieniu od tego podatku;”.

**Art. 18.** W ustawie z dnia 23 stycznia 2004r. o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 29, poz. 257, z późn. zm.<sup>6)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) uchyla się art. 80-82;

2) w załączniku nr 1 uchyla się poz. 59.

**Art. 19.** W ustawie z dnia 26 lipca 1991r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.<sup>7)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

---

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004r. Nr 68, poz. 623, Nr 160, poz. 1341 oraz z 2006r. Dz. U. Nr 17, poz. 141.

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000r. Nr 22, poz. 270, Nr 60, poz. 703, Nr 70, poz. 816, Nr 104, poz. 1104, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1324, z 2001r. Nr 4, poz. 27, Nr 8, poz. 64, Nr 52, poz. 539, Nr 73, poz. 764, Nr 74, poz. 784, Nr 88, poz. 961, Nr 89, poz. 968, Nr 102, poz. 1117, Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190, Nr 125, poz. 1363 i 1370 i Nr 134, poz. 1509, z 2002r. Nr 19, poz. 199, Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 78, poz. 715, Nr 89, poz. 804, Nr 135, poz. 1146, Nr 141, poz. 1182, Nr 169, poz. 1384, Nr 181, poz. 1515, Nr 200, poz. 1679 i Nr 240, poz. 2058, z 2003r. Nr 7, poz. 79, Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 595, Nr 84, poz. 774, Nr 90, poz. 844, Nr 96, poz. 874, Nr 122, poz. 1143, Nr 135, poz. 1268, Nr 137, poz. 1302, Nr 166, poz. 1608, Nr 202, poz. 1956, Nr 222, poz. 2201, Nr 223, poz. 2217 i Nr 228, poz. 2255, z 2004r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 99, poz. 1001, Nr 109, poz. 1163, Nr 116,



1) w art. 14 w ust. 2 dodaje się pkt 13 w brzmieniu:

„13) zwroty podatku, o którym mowa w art. 15 ustawy z dnia ..... o podatku ekologicznym od samochodów, otrzymanego za samochód wykorzystywany na potrzeby związane z działalnością gospodarczą.”;

2) w art. 21 w ust. 1 dodaje się pkt 124 w brzmieniu:

„124) zwroty podatku, o których mowa w art. 15 ustawy z dnia ..... o podatku ekologicznym od samochodów; zwolnienie nie ma zastosowania do zwrotu podatku otrzymanego za samochód wykorzystywany na potrzeby związane z działalnością gospodarczą.”.

3) w art. 22g ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Za cenę nabycia uważa się kwotę należną zbywcy, powiększoną o koszty związane z zakupem naliczone do dnia przekazania środka trwałego lub wartości niematerialnej i prawnej do używania, a w szczególności o koszty transportu, załadunku i wyładunku, ubezpieczenia w drodze, montażu, instalacji i uruchomienia programów oraz systemów komputerowych, opłat notarialnych, skarbowych i innych, odsetek, prowizji, oraz pomniejszoną o podatek od towarów i usług, z wyjątkiem przypadków, gdy zgodnie z odrębnymi przepisami podatek od towarów i usług nie stanowi podatku naliczonego albo podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty należnego podatku o podatek naliczony albo zwrot różnicy podatku w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług. W przypadku importu składników majątku cena nabycia obejmuje także cło i związane z tym importem podatki.”.

**Art. 20.** W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.<sup>8)</sup>) w art. 16g ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Za cenę nabycia uważa się kwotę należną zbywcy, powiększoną o koszty związane z zakupem naliczone do dnia przekazania środka trwałego lub wartości niematerialnej i prawnej do używania, a w szczególności o koszty transportu, załadunku i wyładunku, ubezpieczenia w drodze, montażu, instalacji i uruchomienia programów oraz systemów komputerowych, opłat notarialnych, skarbowych i innych, odsetek, prowizji, oraz pomniejszoną o podatek od towarów i usług, z wyjątkiem przypadków, gdy zgodnie z odrębnymi przepisami podatek od towarów i

---

poz. 1203, 1205 i 1207, Nr 120, poz. 1252, Nr 123, poz. 1291, Nr 162, poz. 1691, Nr 210, poz. 2135, Nr 263, poz. 2619 i Nr 281, poz. 2779 i 2781 z 2005r. Nr 25, poz. 202, Nr 30, poz. 262, Nr 85, poz. 725, Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 102, poz. 852, Nr 143, poz. 1199 i 1202, Nr 155, poz. 1298, Nr 164, poz. 1365 i 1366, Nr 169, poz. 1418 i 1420, Nr 177, poz. 1468, Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538 oraz z 2006r. Nr 46, poz. 328.

<sup>8)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000r. Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190 i Nr 125, poz. 1363, z 2002r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179, Nr 169, poz. 1384, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1684 i Nr 230, poz. 1922, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874, Nr 137, poz. 1302, Nr 180, poz. 1759, Nr 202, poz. 1957, Nr 217, poz. 2124 i Nr 223, poz. 2218, z 2004r. Nr 6, poz. 39, Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 121, poz. 1262, Nr 123, poz. 1291, Nr 146, poz. 1546, Nr 171, poz. 1800, Nr 210, poz. 2135 i Nr 254, poz. 2533 oraz z 2005r. Nr 25, poz. 202, Nr 57, poz. 491, Nr 78, poz. 684, Nr 143, poz. 1199, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1419 i 1420 Nr 179, poz. 1484, Nr 180, poz. 1495 i Nr 183, poz. 1538.

usług nie stanowi podatku naliczonego albo podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty należnego podatku o podatek naliczony albo zwrot różnicy podatku w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług. W przypadku importu składników majątku cena nabycia obejmuje także cło i związane z tym importem podatki.”.

## **Rozdział 6**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**Art. 21.** 1. Do zobowiązań podatkowych w zakresie podatku akcyzowego od samochodów, powstałych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym w brzmieniu dotychczasowym.

2. Nie podlegają podatkowi samochody rejestrowane po raz pierwszy na terytorium kraju, jeżeli przed dniem wejścia ustawy w życie powstał w stosunku do samochodów, będących przedmiotem opodatkowania, obowiązek podatkowy w podatku akcyzowym, a rejestracja nastąpiła po tym dniu.

3. W przypadku samochodu osobowego, od którego zapłacony został podatek akcyzowy zgodnie z przepisami ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym, pierwszej rejestracji na terytorium kraju dokonuje się na podstawie dokumentu potwierdzającego zapłatę akcyzy na terytorium kraju.

**Art. 22.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 1 miesiąca od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Celem wprowadzenia nowego systemu opodatkowania samochodów jest zastąpienie obecnie funkcjonującego systemu opodatkowania, opartego przede wszystkim na wieku pojazdu i pojemności skokowej silnika, przez system sprzyjający ochronie środowiska naturalnego, oparty na pojemności skokowej silnika oraz normie emisji spalin EURO. Dodatkowo zasadne wydaje się odejście od uzależnienia podstawy opodatkowania od ceny lub wartości rynkowej samochodu. Takie podejście stwarza szerokie możliwości nadużyć, gdyż ocena wartości samochodów nie jest obiektywnym czynnikiem mogącym wprowadzać jednolite zasady opodatkowania dla wszystkich samochodów. Stąd też, celowe wydaje się oparcie na systemie uwzględniającym dane techniczne pojazdu, jako obiektywne kryteria wpływające na kwotę podatku.

Należy podkreślić, że do chwili obecnej, według prawa wspólnotowego, Państwa Członkowskie mają pełną swobodę w wyborze sposobu opodatkowania samochodów, gdyż przepisy wspólnotowe nie podlegają harmonizacji w tym zakresie. Część z państw uzależnia opodatkowanie od cech charakterystycznych pojazdów, inne narzucają stałą opłatę rejestracyjną.

<u>Kraj</u>	<u>Podatek rejestracyjny</u>
Belgia	Na podst. Pojemności silnika (od 62 do 4958 euro)
Niemcy	Brak
Dania	105% do kwoty 7122 euro 180% powyżej tej kwoty
Hiszpania	Pojemność silnika < 1600 cm <sup>3</sup> : 7% Pojemność silnika > 1600 cm <sup>3</sup> : 12%
Grecja	Na podstawie pojemności silnika 7-88%
Francja	Brak
Włochy	151 euro
Irlandia	Pojemność < 1400 cm <sup>3</sup> : 22,5% Pojemność 1400-2000cm <sup>3</sup> : 25% Pojemność > 2000 cm <sup>3</sup> : 30%
Luksemburg	Brak
Holandia	silnik benzynowy: 45,2%-1540 euro silnik diesla: 45,2%+350 euro
Austria	Na podst. Ilości spalonego paliwa (standard MVEG) max. 16%

Ponadto większość z ww. państw nakłada na użytkowników samochodów roczny podatek od własności.

Należy również dodać, że obecnie funkcjonuje w Polsce opłata rejestracyjna, która jest całkowicie niezależna od proponowanego podatku. Ma ona charakter opłaty administracyjnej, pobieranej za wydanie dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych, a jej wysokość jest stała.

Celowe wydaje się zwrócić uwagę na fakt, że we wrześniu 2005 r. rozpoczęły się prace w Radzie Unii Europejskiej mające na celu stworzenie zharmonizowanego systemu opodatkowania samochodów uzależnionego od emisji szkodliwych substancji do środowiska (projekt Dyrektywy w sprawie podatków związanych z samochodami osobowymi COM-261/05). Jednakże, ze względu na brak jednolitego stanowiska Państw Członkowskich w kwestii konieczności harmonizacji zasad opodatkowania samochodów w krajach UE, nie jest znany kierunek, jak i termin dalszych prac w tym zakresie.

Zgodnie z przepisami projektowanej ustawy opodatkowaniu podlega pojazd samochodowy w rozumieniu prawa o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, z wyjątkiem:

- a) pojazdów samochodowych mających jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą, klasyfikowanych na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van;
- b) pojazdów samochodowych mających więcej niż jeden rząd siedzeń, które oddzielone są od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą i u których długość części przeznaczonej do przewozu ładunków, mierzona po podłodze od najdalej wysuniętego punktu podłogi pozwalającego postawić pionową ścianę lub trwałą przegrodę pomiędzy podłogą a sufitem do tylnej krawędzi podłogi, przekracza 50 % długości pojazdu; dla obliczenia proporcji, o której mowa w zdaniu poprzednim, długość pojazdu stanowi odległość pomiędzy dolną krawędzią przedniej szyby pojazdu a tylną krawędzią podłogi części pojazdu przeznaczonej do przewozu ładunków, mierzona w linii poziomej wzdłuż pojazdu pomiędzy dolną krawędzią przedniej szyby pojazdu a punktem wyprowadzonym w pionie od tylnej krawędzi podłogi części pojazdu przeznaczonej do przewozu ładunków;
- c) pojazdów samochodowych, które mają otwartą część przeznaczoną do przewozu ładunków;
- d) pojazdów samochodowych, które posiadają kabinę kierowcy i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu;

e) pojazdów samochodowych będących pojazdami specjalnymi w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym o przeznaczeniach wymienionych w załączniku nr 9 do ustawy o podatku od towarów i usług.

Wprowadzenie powyższej definicji samochodu, powstałej na skutek modyfikacji definicji z ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.) pozwoli na ujednoczenie słownika ww. terminu w ustawach z zakresu podatków bezpośrednich, podatku od towarów i usług oraz podatku ekologicznego. Precyzyjne ujęcie przedmiotu opodatkowania umożliwi wyłączenie spod opodatkowania samochodów używanych przez małe i średnie przedsiębiorstwa do działalności gospodarczej, a zatem nie będzie narażało przedsiębiorców na zwiększenie kosztów działalności.

Zgodnie z art. 4 projektowanej ustawy, opodatkowaniu podlegać będą samochody rejestrowane po raz pierwszy na terytorium kraju, zgodnie z art. 74 ust. 2 pkt 1 prawa o ruchu drogowym. Także w przypadku, kiedy samochód zostanie wywieziony z kraju, po uprzednim wyrejestrowaniu oraz nastąpi zwrot kwoty zapłaconego podatku ekologicznego, ponowny przywóz tego samochodu do kraju i jego ponowna rejestracja będą podlegać opodatkowaniu.

Zgodnie z powyższymi przepisami nie będą opodatkowane samochody, które zostaną zarejestrowane w trybie art. 74 ust. 2 pkt 2 prawa o ruchu drogowym. Samochody te rejestrowane są na wniosek właściciela pojazdu w celu umożliwienia:

- a) wywozu pojazdu za granicę,
- b) przejazdu pojazdu z miejsca jego zakupu lub odbioru na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- c) przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego lub naprawy.

Podatnikami w podatku ekologicznym od samochodów są osoby fizyczne, osoby prawne oraz osoby niemające osobowości prawnej, dokonujące pierwszej rejestracji samochodu na terytorium kraju oraz rejestrujące ponownie samochód, po jego uprzednim wywozie z kraju i zwrocie podatku.

Obowiązek podatkowy powstaje w dniu dokonania przez organ rejestrujący czasowej rejestracji samochodu z urzędu – po złożeniu wniosku o rejestrację pojazdu przez podatnika

Podatnik jest zobowiązany do złożenia deklaracji dla podatku i zapłaty podatku, we właściwym dla swojej siedziby lub miejscu zamieszkania urzędzie skarbowym. Wzór deklaracji, określony rozporządzeniem Ministra Finansów, zawierał będzie dane identyfikacyjne podatnika i cechy identyfikacyjne samochodu, informacje o załączonych dokumentach, na podstawie których dokonano ustalenia danych niezbędnych do obliczenia

kwoty podatku. Na mocy art. 14 projektowanej ustawy, podatnik zobowiązany jest do zapłaty obliczonej kwoty podatku najpóźniej w terminie 14 dni od dnia wydania dokumentu czasowego dopuszczenia samochodu do ruchu. Potwierdzeniem zapłaty podatku jest zaświadczenie potwierdzające zapłatę podatku ekologicznego od samochodów, wydane przez właściwego naczelnika urzędu skarbowego. W przypadku samochodów zwolnionych od podatku naczelnik wydaje zaświadczenie potwierdzające zwolnienie od podatku, po przedstawieniu przez podatnika dokumentacji uprawniającej do zwolnienia. Ww. zaświadczenia następnie będą musiały być przedstawione właściwemu staroście, przed uzyskaniem decyzji o rejestracji samochodu.

Organem podatkowym w zakresie niniejszej ustawy są naczelnicy urzędów skarbowych właściwi ze względu na miejsce zamieszkania lub siedziby podatnika.

Zgodnie z projektem ustawy, wysokość kwoty podatku uzależniona jest od cech fizycznych samochodu: pojemności skokowej silnika oraz normy spalania EURO. Przyjęcie stawki podatku, jako kwoty uzależnionej od pojemności skokowej silnika, zapewnia elastyczne uzależnienie podatku od konkretnego parametru silnika pojazdu. Zgodnie z art. 8 podatek obliczany jest jako iloczyn pojemności skokowej silnika (w litrach) podniesionej do kwadratu, współczynnika normy EURO oraz stawki (500 zł). Podniesienie pojemności skokowej silnika, wyrażonej w litrach, do kwadratu pozwala na preferencyjne traktowanie samochodów o mniejszych pojemnościach silnika, częściej kupowanych w Polsce. Wartość normy EURO jest współczynnikiem liczbowym przypisanym do konkretnej normy emisji spalin EURO, spełnianej przez dany samochód. Wartość ww. współczynnika rośnie wraz z pogorszeniem się normy spełnianej przez dany samochód. Uwzględniając konstrukcję projektowanego systemu trzeba stwierdzić, że spełnia on wymogi polityki prośrodowiskowej, gdyż wprowadza uzależnienie kwoty podatku od norm emisji spalin EURO, określonych w Regulaminach nr 49 i 83 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz w odpowiadających im Dyrektywach Wspólnoty Europejskiej. Wysokość podatku będzie zależna od emisji szkodliwych spalin do środowiska. Projekt uwzględnia preferencje dla samochodów spełniających najnowsze normy emisji szkodliwych spalin tj. EURO 4, obowiązujące w krajach UE od 1 stycznia 2006 r. oraz EURO 5.

Dla ułatwienia obliczenia kwoty podatku (skomplikowana konstrukcję modelu norm spalania EURO) oraz sposobu dokumentowania, spełnienie przez samochodów określonych norm EURO połączono z konkretnym rokiem produkcji danego samochodu, dopuszczonego do ruchu na terenie Unii Europejskiej. Dodatkowo, przedstawiona została możliwość weryfikacji normy EURO na wniosek podatnika, jeśli samochód, od którego odprowadzany

będzie podatek, będzie spełniał bardziej rygorystyczną normę, niż wynika to z roku jego produkcji lub rejestracji, na podstawie przedstawionej dokumentacji lub badań technicznych.

Kwota obliczonego podatku może być zmniejszona dla samochodów używanych, wcześniej rejestrowanych poza terytorium kraju, zgodnie z art. 8 ust. 2 ustawy, o wartość obliczaną według wzoru i zależną od daty pierwszej rejestracji opodatkowywanego samochodu poza granicami kraju. Obniżenie podatku będzie wynosić:

- a) 5% w przypadku gdy data pierwszej rejestracji następowała na miesiąc przed wejściem w życie kolejnej normy EURO (tj. data pierwszej rejestracji to grudzień 2005 r. dla normy EURO 3, grudzień 1999 r. dla normy EURO 2, grudzień 1995 r. dla normy EURO 1 i grudzień 1991 r. dla braku spełnienia lub nieokreślenia normy EURO) lub w przypadku gdy rejestracja na terytorium kraju następuje na 1 miesiąc po pierwszej rejestracji dla samochodów spełniających normę EURO 4 lub wyższą;
- b) 9,75% w przypadku gdy data pierwszej rejestracji następowała na 2 miesiące przed wejściem w życie kolejnej normy EURO (tj. data pierwszej rejestracji to listopad 2005 r. dla normy EURO 3, listopad 1999 r. dla normy EURO 2, listopad 1995 r. dla normy EURO 1 i listopad 1991 r. dla braku spełnienia lub nieokreślenia normy EURO) lub w przypadku gdy rejestracja na terytorium kraju następuje na 2 miesiące po pierwszej rejestracji dla samochodów spełniających normę EURO 4 lub wyższą;
- c) 12,4575% w przypadku gdy data pierwszej rejestracji następowała na 3 miesiące przed wejściem w życie kolejnej normy EURO (tj. data pierwszej rejestracji to październik 2005 r. dla normy EURO 3, październik 1999 r. dla normy EURO 2, październik 1995 r. dla normy EURO 1 i październik 1991 r. dla braku spełnienia lub nieokreślenia normy EURO) lub w przypadku gdy rejestracja na terytorium kraju następuje na 3 miesiące po pierwszej rejestracji dla samochodów spełniających normę EURO 4 lub wyższą;
- d)  $0,875425 * 0,99^{n-3}$  w przypadku gdy data pierwszej rejestracji następowała na 4 miesiące i więcej przed wejściem w życie kolejnej normy EURO 1, EURO 2, EURO 3 i dla braku spełnienia lub nieokreślenia normy EURO lub w przypadku gdy rejestracja na terytorium kraju następuje na 4 miesiące i więcej po pierwszej rejestracji dla samochodów spełniających normę EURO 4 lub wyższą, gdzie n oznacza liczbę miesięcy.

Wprowadzenie konkretnych wartości pomniejszających kwotę podatku ma na celu jak najlepsze odwzorowanie spadku wartości rynkowej samochodu podlegającego opodatkowaniu. Dodatkowo wprowadzenie takiego rozwiązania pozwoli powiązać kwotę podatku ze spadającą wartością rynkową samochodu z jednej strony, a z drugiej zapewni prośrodowiskowy charakter podatku. Należy zaznaczyć, że wprowadzenie mechanizmu

obniżki kwoty podatku dla samochodów używanych, wcześniej nie rejestrowanych w Polsce, zmniejszy siłę oddziaływania podatku, jako narzędzia hamującego napływ samochodów szkodliwych dla środowiska naturalnego. Jednakże fakt, że Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich wielokrotnie wypowiadał się w swoich orzeczeniach, wskazując na konieczność zawarcia w podatku ww. mechanizmu, wymusza wprowadzenie powyższego rozwiązania.

Dla przykładu dla samochodu zarejestrowanego po raz pierwszy poza terytorium kraju w czerwcu 1997 r. spełniającego normę spalin EURO 2, o pojemności skokowej silnika 1,9 litra, wysokość podatku ekologicznego będzie obliczana w następujący sposób:

$$S = 1,9^2 * 4 * 500 = 7220 \text{ zł}$$

Jednocześnie dla samochodów używanych, wcześniej rejestrowanych poza terytorium RP, stosuje się obniżenie kwoty podatku. W tym przypadku (data pierwszej rejestracji to czerwiec 1997 r.) liczba miesięcy od daty pierwszej rejestracji do daty wejścia w życie kolejnej normy EURO (data wejścia w życie EURO 3 to 1 stycznia 2000 r.) to 31 miesięcy.

W przykładzie kwota podatku wyniesie:

$$S_s = 0,95^2 * 0,97 * 0,99^{31-3} * 7220 \text{ zł} = 4770,25 \text{ zł}$$

W związku z możliwością pojawienia się zarzutów dotyczących skomplikowanego sposobu obliczenia podatku, niektórymi z proponowanych rozwiązań problemu mogą być umieszczenie na stronie internetowej MF kalkulatora elektronicznego lub gotowego formularza procentowego pomniejszenia dla konkretnych miesięcy rejestracji samochodu i szeroka kampania społeczna wyjaśniająca sposób obliczenia podatku.

Projekt ustawy przewiduje również instrument zwrotu podatku, w przypadku wywozu samochodu poza terytorium kraju (art. 15). Po uprzednim wyrejestrowaniu samochodu, podatnik może złożyć deklarację do właściwego naczelnika urzędu skarbowego, w związku z wywozem samochodu i jego rejestracją poza terytorium RP. Kwota zwrotu zostanie pomniejszona adekwatnie do okresu użytkowania samochodu w Polsce, zgodnie z formułą:

$$Kz = 0,99^n * Z$$

gdzie:

Kz – kwota podatku do zwrotu;

Z - kwota podatku zapłaconego;

n - liczba miesięcy od daty pierwszej rejestracji w kraju do daty złożenia deklaracji dla podatku w zakresie zwrotu podatku.



Dla przykładu samochodu, dla którego wyżej obliczono kwotę podatku (4770,25 zł), który zostanie po 10 miesiącach wyrejestrowany i wywieziony z kraju, kwota zwrotu podatku będzie wynosić:

$$Kz = 0,99^{10} * 4770,25 \text{ zł} = 4314,13 \text{ zł}$$

Powyższe rozwiązanie wychodzi naprzeciw orzecznictwu Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, który w swoich wyrokach, dotyczących ustanawiania podatków rejestracyjnych od samochodów, rekomendował wprowadzenie systemu zwrotu. Szczegółowe zasady i tryb oraz sposób dokumentowania zwrotu zostaną określone w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

W projekcie ustawy przewidziane są zwolnienia. Zwolnienia od podatku przewidziane są dla samochodów rejestrowanych przez przedstawicielstwa dyplomatyczne, Siły Zbrojne Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego oraz Siły Zbrojne Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego uczestniczących w Partnerstwie dla Pokoju, wielonarodowe Kwatery i Dowództwa oraz ich personel cywilny, jeżeli jego członkowie nie są obywatelami polskimi i nie mają stałego pobytu na terytorium kraju, używanych dla celów specjalnych, w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym. Uwzględniono również zwolnienia dla samochodów będących częścią mienia przesiedleńczego, pojazdów jednośladowych, wózków golfowych, skuterów śnieżnych oraz samochodów historycznych. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w rozporządzeniu ilość samochodów zwolnionych od podatku, warunki i tryb stosowania zwolnień, uwzględniając konieczność prawidłowego dokumentowania zwolnień.

Kontrola zapłaty podatku jest przewidziana w momencie rejestracji pojazdu. Brak zaświadczenia potwierdzającego zapłatę podatku lub zaświadczenia potwierdzającego zwolnienie z podatku uniemożliwi rejestrację pojazdu i jego faktyczne dopuszczenie do ruchu. Ponadto, bazy danych prowadzone przez naczelników urzędów skarbowych w formie elektronicznej, w których zawarta będzie informacja o zapłacie bądź zwolnieniu z podatku ekologicznego od samochodów, będą stanowiły dodatkowe źródło weryfikacji dokonanej zapłaty. Dodatkowo informacje o zapłaceniu podatku zawarte będą w systemie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

Przedmiotowa ustawa wprowadza zmiany do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), w zakresie nałożenia obowiązku żądania przez starostów zaświadczenia potwierdzającego wpłatę podatku ekologicznego w momencie rejestracji pojazdu. Dodatkowo w ww. ustawie wprowadzane są zmiany umożliwiające kontrolę zapłaty podatku, w przypadku zmiany danych technicznych pojazdu,

a także regulowane są kwestie związane z wprowadzeniem informacji o zapłacie podatku do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Ponadto, przedmiotowa ustawa zmienia ustawę z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym (Dz. U Nr 29, poz. 257, z późn. zm.) w zakresie wykreślenia spod opodatkowania podatkiem akcyzowym samochodów osobowych. Przedmiotowa ustawa wprowadza także zmiany do ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176, z późn. zm.), uznając zwrot podatku ekologicznego od samochodów w trybie art. 15 za przychód w prowadzonej działalności gospodarczej oraz zwalniając jednocześnie podatników z obowiązku płacenia podatku dochodowego od zwrotu podatku. Ponadto w zakresie ww. ustawy, jak i ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.), wprowadza się zmiany mające na celu doprecyzowanie przepisów odnoszących się do ustalania wartości początkowej środków trwałych. Dodatkowo należy podkreślić, że zmiany w zakresie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych są korzystne dla podatników, a zatem nie występuje przesłanka naruszenia zasady stosowania odpowiedniego *vacatio legis*.

Przewidziane dla ustawy *vacatio legis* to okres 1 miesiąca od dnia ogłoszenia.

### **Ocena skutków regulacji:**

#### **1) Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny.**

Wprowadzenie ustawy o podatku ekologicznym będzie się wiązało z faktem, że podatnikami staną się osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej, dokonujące pierwszej rejestracji na terytorium kraju, lub rejestracji po uprzednim wywozie samochodu z kraju. Rejestrujący będzie zobowiązany do złożenia deklaracji dla podatku oraz uiszczenia kwoty podatku, uprzednio obliczonej i wykazanej w deklaracji.

Organami właściwymi do poboru podatku będą urzędy skarbowe, które będą odpowiedzialne za pobór i kontrolę.

Organy rejestrujące samochody będą zobowiązane do sprawdzenia zaświadczenia potwierdzającego zapłatę podatku bądź zwolnienie od podatku.

#### **2) Wpływ regulacji na rynek pracy.**

Wejście w życie ustawy, w krótkim okresie czasu zasadniczo nie wpłynie na sytuację na rynku pracy usług naprawczo-blaharskich z uwagi na fakt, że w samym 2005 roku sprowadzono do Polski ponad 700 tys. używanych samochodów. Jednakże, dokładny

szacunek liczby miejsc pracy powstałych w wyniku działania dotychczasowego systemu jest trudny do określenia ponieważ praca ta ma charakter tymczasowy, spowodowany koniunkturą. Nowe rozwiązania, w długim okresie czasu, mogą sprzyjać stabilizacji na rynku pracy.

Nowe uregulowania nakładają na urzędy skarbowe zadania związane z poborem i rozliczaniem podatku.

### 3) Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa.

W celu oszacowania wpływu projektowanej ustawy na dochody i wydatki budżetowe konieczne jest przyjęcie następujących założeń:

1. sprzedaż nowych samochodów osobowych na poziomie około 235 tys. sztuk (sprzedaż samochodów nowych w roku 2005);
2. import z zagranicy i nabycie wewnątrzspółnotowe samochodów używanych 150 000 sztuk;
3. średnia pojemność skokowa silnika samochodu sprowadzanego z zagranicy lub nabytego wewnątrzspółnotowo 1600 cm<sup>3</sup>;
4. średni wiek pojazdu sprowadzanego z zagranicy lub nabytego wewnątrzspółnotowo - 14 lat;
5. samochody nowe spełniają normę EURO 4;
6. ubytek dochodów budżetowych z tytułu podatku od towarów i usług od samochodów osobowych nowych w 2005 r. (22% dochodów z akcyzy od samochodów nowych) na poziomie ok. 84 mln zł;
7. prognoza dochodów budżetowych z tytułu podatku akcyzowego od samochodów osobowych na rok 2006 to kwota 900 mln zł.

#### Prognozowany dochód z podatku ekologicznego (samochody osobowe nowe):

Pojemność Skokowa silnika	<i>Do 1199 cm<sup>3</sup></i>	<i>1200-1499 cm<sup>3</sup></i>	<i>1500-1699 cm<sup>3</sup></i>	<i>1700-2000 cm<sup>3</sup></i>	<i>Ponad 2000 cm<sup>3</sup></i>	SUMA
Ilość rejestrowanych <b>nowych</b> samochodów osobowych	30 901	86 622	41 110	64 774	12 115	235 522
Śr. Pojemność	<b>1200</b>	<b>1350</b>	<b>1600</b>	<b>1850</b>	<b>2500</b>	
<b>Dochód z podatku ekologicznego (w tys. PLN)</b>	<b>22 249</b>	<b>78 934</b>	<b>52 621</b>	<b>110 845</b>	<b>37 859</b>	<b>302 508</b>

**Prognozowany dochód z podatku ekologicznego (samochody osobowe używane):**

Średnia pojemność skokowa silnika	1600 cm <sup>3</sup>
Prognozowana ilość rejestrowanych <b>używanych, sprowadzonych</b> samochodów osobowych	150 000
EURO	<b>1</b>
<b>Kwota podatku (w PLN)</b>	<b>5996,90</b>
<b>Dochód z podatku ekologicznego (w tys. PLN)</b>	<b>ok. 900 000</b>

Należy przyjąć, że całkowity dochód budżetowy, przy założeniach modelu i prognozowanej ilości sprowadzonych używanych samochodów osobowych na poziomie 150 000 sztuk, ilości nowych samochodów kupowanych w kraju na poziomie ok. 235 000 sztuk wynieść może ok. 1 200 mln zł.

Ubytki dochodów budżetowych z tytułu podatku VAT i akcyzy wyniosą ok. 984 mln zł. W związku z powyższym należy prognozować, że dochody podmiotów sektora finansów publicznych nie ulegną zmianie.

Jednakże, w związku z tym, że podatek ekologiczny stanowi zupełnie nową formę daniny, trudno faktycznie stwierdzić, jak jej wprowadzenie wpłynie na zachowanie rynku samochodów osobowych w Polsce. Biorąc pod uwagę, że prawdopodobnym jest fakt, że na skutek wprowadzanego systemu opodatkowania zmianie ulegnie struktura wieku sprowadzanych samochodów, zahamowany zostanie napływ samochodów starszych na korzyść samochodów spełniających normy EURO 2 i wyższe.

W konsekwencji można szacować, iż poziom dochodów budżetowych z tytułu projektowanego podatku może wynieść, w pierwszym roku funkcjonowania ustawy, około 900 mln – 1 000 mln zł. Należy jednak oczekiwać wzrostu sprzedaży samochodów nowych, co będzie miało pozytywny wpływ na sytuację budżetową.

**4) Wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.**

Wejście w życie ustawy jest neutralne dla konkurencyjności wewnętrznej i zewnętrznej gospodarki. Odnośnie konkurencyjności zewnętrznej, brak harmonizacji przepisów wspólnotowych powoduje istnienie różnych systemów opodatkowania samochodów.

#### **5) Wpływ na sytuację i rozwój regionów.**

Wprowadzenie nowego systemu opodatkowania będzie miało pozytywny wpływ na sytuację regionów, gdyż sam podatek będzie miał pośredni wpływ na politykę prośrodowiskową kraju.

#### **6) Wpływ na środowisko naturalne.**

Wprowadzenie nowego systemu opodatkowania będzie miało pozytywny wpływ na środowisko naturalne, gdyż sam podatek będzie oparty na pojemności skokowej silnika oraz normie emisji spalin EURO, określonej w Regulaminach nr 49 i 83 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz w odpowiadających im Dyrektywach Wspólnoty Europejskiej. Wysokość podatku będzie zależna od emisji szkodliwych spalin do środowiska. Ponadto projekt uwzględnia preferencje dla samochodów spełniających najnowsze normy emisji szkodliwych spalin tj. EURO 4, obowiązujące w krajach UE od 1 stycznia 2006 r., oraz EURO 5. Dlatego też, należy oczekiwać w dłuższej perspektywie czasowej zmniejszenia emisji szkodliwych substancji emitowanych przez samochody osobowe na skutek zmiany struktury parku samochodowego w kierunku samochodów bardziej ekologicznych.

#### **7) Konsultacje społeczne.**

Projekt 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. Podczas prac legislacyjnych, już na wstępnym etapie, projekt był roboczo konsultowany z przedstawicielami branży motoryzacyjnej. Większość otrzymanych opinii wskazywała na pozytywny kierunek zmian w zakresie opodatkowania samochodów, uzależniający kwotę podatku od parametrów technicznych pojazdów oraz walorów środowiskowych pojazdu. Jednakże na podstawie otrzymanych uwag nie można wskazać jednolitego stanowiska strony społecznej, w zakresie szczegółowego kształtu nowego systemu.