



Wydanie z dnia: czwartek, 24. wrzesień 2020 » Gazeta Prawna

Szykuje się zmiana akcyzy od aut

Ministerstwo Rozwoju rozważa powrót do regulacji, która podniesie podatek od używanych samochodów. Zapowiedzi szefowej tego resortu Jadwigi Emilewicz wywołały niepokój branży motoryzacyjnej.

– Chodzi o to, żeby takich aut nie opłacało się do Polski sprowadzać – tłumaczyła minister podczas niedawnej konferencji „Innowacyjny ekosystem dla elektromobilności”. Dodała, że rozważany jest powrót do koncepcji przygotowanej w ubiegłej kadencji parlamentu. Trwają już rozmowy z Ministerstwem Finansów i Ministerstwem Klimatu w tej sprawie.

Projekt sprzed czterech lat

Zaproponowany w 2016 r. projekt (przez senatora Grzegorza Peczkisa) zmierzał do uzależnienia wysokości akcyzy od emisji spalin i pojemności silnika, a nie – jak obecnie – od wartości auta. Chodziło m.in. o to, aby nie było celowego zaniżania wartości pojazdów.

– Samochody miały być też podzielone na grupy wiekowe. Zasada miała być taka, że im starszy samochód (domyślnie: o wyższej utracie wartości), tym niższy podatek – przypomina Maciej Kordalewski, doradca podatkowy z Martini i Wspólnicy.

Stawki miały się więc wahać od 1 tys. zł do 98 tys. zł, z tym że miały podlegać obniżce zgodnie z współczynnikiem deprecjacji.

Uzasadnione zmiany

Szymon Parulski, doradca podatkowy z Parulski i Wspólnicy, potwierdza, że dziś więcej płacą ci, którzy mają samochód w lepszym standardzie ekologicznym.

– Ponieważ stawka akcyzy jest obecnie procentowa i nie zależy od wieku auta oraz jego standardu ekologicznego, to w efekcie nowe auto zawiera w cenie o wiele wyższą akcyzę niż tani, 20-letni samochód z dużym silnikiem sprowadzany z Niemiec – tłumaczy ekspert.

Jego zdaniem zmiany w opodatkowaniu akcyzą samochodów używanych są więc potrzebne. Uważa, że projekt z 2016 r. nie wprowadziłby rewolucji, a tylko ułatwił pracę uczciwym importerom oraz urzędowi, bo łatwiej byłoby określić podatek.

Inaczej widzi to Maciej Kordalewski. Potwierdza, że powiązanie stawek akcyzy z poziomem emisji spalin byłoby zgodne z trendem elektromobilności i redukcji emisji spalin. Trzeba jednak pamiętać – dodaje – że zmiany nie wyeliminują kupowania używanych samochodów za granicą. – Wciąż jest to atrakcyjna forma zakupu w porównaniu do kupna nowych modeli aut – mówi ekspert.

Nie tędy droga

Powrotowi do koncepcji z 2016 r. sprzeciwia się Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. Wczoraj przedstawiło swoje stanowisko w tej sprawie. Jego prezes Alfred Franke przekonuje, że Polacy zwłaszcza teraz, gdy odczuwają trudności finansowe z powodu pandemii koronawirusa, nie będą chcieli lub nie będą w stanie ponieść większych kosztów związanych z zakupem pojazdu używanego.

Prezes zastrzega, że stowarzyszenie nie popiera sprowadzania pojazdów niesprawnych technicznie i zagrażających bezpieczeństwu użytkowników dróg czy też środowisku naturalnemu. Uważa jednak, że powinny być one eliminowane z dróg wskutek rzetelnych badań technicznych przy rejestracji pojazdów, a nie poprzez zwiększanie obciążeń fiskalnych.

– Powinniśmy pracować nad poprawą funkcjonowania systemu stacji kontroli pojazdów – przekonuje Alfred Franke.

Zdaniem Szymona Parulskiego potrzebna jest decyzja, czy wspieramy dążenia Polaków do własnych czterech kółek nawet kosztem środowiska, czy nie.

– Jeżeli celem jest ochrona środowiska, to trzeba wprowadzić opłatę roczną progresywnie rosnącą z wiekiem auta. Taki podatek mógłby być prosty, a więc nie powinien zależeć od normy spalin, a jedynie od roku produkcji i ewentualnie pojemności silnika auta – sugeruje ekspert.

Co do potrzeby zmian, które zapobiegną sprowadzaniu starych modeli aut, przekonany jest także Maciej Kordalewski. Uważa jednak, że jeśli będą one zbyt restrykcyjne, to mogą spowodować skutek odwrotny do zamierzonego – zwiększenie szarej strefy. ©®

Autor

Łukasz Zalewski

lukasz.zalewski@infor.pl (mailto:lukasz.zalewski@infor.pl)