



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-151-10

Druk nr 3620
Warszawa, 23 listopada 2010 r.

Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług i ustawy o transporcie drogowym.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Finansów.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług i ustawy o transporcie drogowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) po pkt 14 dodaje się pkt 14a w brzmieniu:

„14a) wytworzeniu nieruchomości – rozumie się przez to wybudowanie nieruchomości lub jej ulepszenie w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym;”

b) po pkt 26 dodaje się pkt 26a w brzmieniu:

„26a) systemie gazowym – rozumie się przez to system gazowy znajdujący się na terytorium Unii Europejskiej lub jakąkolwiek sieć połączoną z takim systemem;”

c) pkt 27 i 27a otrzymują brzmienie:

„27) wyrobach akcyzowych – rozumie się przez to wyroby akcyzowe w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, z wyłączeniem gazu dostarczanego w systemie gazowym;

27a) systemie elektroenergetycznym – rozumie się przez to system elektroenergetyczny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2006 r. Nr 89, poz. 625, z późn. zm.³⁾);”

2) w art. 12 w ust. 1 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) przemieszczeniu podlega gaz w systemie gazowym, energia elektryczna w systemie elektroenergetycznym, energia ciepła lub chłodnicza przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej.”;

3) w art. 13 w ust. 4 pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) przemieszczeniu podlega gaz w systemie gazowym, energia elektryczna w systemie elektroenergetycznym, energia ciepła lub chłodnicza przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej.”;

4) w art. 17:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisów ust. 1 pkt 4 i 5 nie stosuje się w przypadku świadczenia usług i dostawy towarów, od których podatek należny został rozliczony przez usługodawcę lub dokonującego dostawy towarów na terytorium kraju, z wyjątkiem świadczenia usług, do których stosuje się art. 28b, oraz dostawy gazu w systemie gazowym, energii elektrycznej w systemie elektroenergetycznym, energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej, dla których w każdym przypadku podatnikiem jest usługobiorca lub nabywca towarów.”,

b) w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) do dostawy gazu w systemie gazowym, energii elektrycznej w systemie elektroenergetycznym, energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej, jeżeli nabywcą jest podmiot zarejestrowany zgodnie z art. 96 ust. 4 lub art. 97 ust. 4.”;

5) w art. 19 w ust. 13 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) dostaw energii elektrycznej, cieplnej lub chłodniczej oraz gazu przewodowego.”;

6) w art. 22 w ust. 1 pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

- „5) dostawy gazu w systemie gazowym, energii elektrycznej w systemie elektroenergetycznym, energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej do podmiotu będącego podatnikiem, który wykonuje samodzielnie działalność gospodarczą, o której mowa w art. 15 ust. 2, lub działalność gospodarczą odpowiadającą tej działalności, bez względu na cel czy rezultat takiej działalności, z uwzględnieniem art. 15 ust. 6, którego głównym celem nabywania gazu, energii elektrycznej, energii cieplnej lub chłodniczej jest odprzedaż tych towarów w takich systemach i u którego własne zużycie takich towarów jest nieznaczące – miejsce, gdzie podmiot taki posiada siedzibę lub stałe miejsce zamieszkania, a w przypadku posiadania stałego miejsca prowadzenia działalności, do którego dostarczane są te towary – miejsce, gdzie nabywca posiada stałe miejsce prowadzenia działalności, a w przypadku braku siedziby lub stałego miejsca zamieszkania albo stałego miejsca prowadzenia działalności – miejsce, w którym zwykle prowadzi on działalność lub w którym ma miejsce zwykłego pobytu;
- 6) dostawy gazu w systemie gazowym, energii elektrycznej w systemie elektroenergetycznym, energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej, jeżeli taka dostawa dokonywana jest do podmiotu innego niż podmiot, o którym mowa w pkt 5 – miejsce, w którym nabywca korzysta z tych towarów i je zużywa; jeżeli wszystkie te towary lub ich część nie są w rzeczywistości zużyte przez tego nabywcę, towary nieużyte uważa się za wykorzystane i zużyte w miejscu, w którym nabywca posiada siedzibę lub stałe miejsce zamieszkania, a w przypadku posiadania stałego miejsca prowadzenia działalności, do którego dostarczane są te towary – miejsce, gdzie nabywca posiada stałe miejsce prowadzenia działalności, a w przypadku braku siedziby lub stałego miejsca zamieszkania albo stałego miejsca prowadzenia działalności – miejsce, w którym zwykle prowadzi on działalność lub w którym ma miejsce zwykłego pobytu.”;

7) w art. 281:

- a) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) polegających na zapewnieniu dostępu do systemów gazowych, systemów elektroenergetycznych lub do sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej,”

b) w pkt 12 dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej,”;

8) w art. 29:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podstawą opodatkowania jest obrót, z zastrzeżeniem ust. 2 – 21, art. 30 – 32, art. 119 oraz art. 120 ust. 4 i 5. Obrotem jest kwota należna z tytułu sprzedaży, pomniejszona o kwotę należnego podatku. Kwota należna obejmuje całość świadczenia należnego od nabywcy. Obrót zwiększa się o otrzymane dotacje, subwencje i inne dopłaty o podobnym charakterze mające bezpośredni wpływ na cenę (kwotę należną) towarów dostarczanych lub usług świadczonych przez podatnika, pomniejszone o kwotę należnego podatku.”

b) w ust. 4b pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) do sprzedaży: energii elektrycznej, cieplnej lub chłodniczej, gazu przewodowego, usług telekomunikacyjnych i radiokomunikacyjnych oraz usług wymienionych w poz. 140 – 153, 174 i 175 załącznika nr 3 do ustawy.”

c) uchyla się ust. 22;

9) w art. 32 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku gdy między nabywcą a dokonującym dostawy towarów lub usługodawcą istnieje związek, o którym mowa w ust. 2, oraz w przypadku gdy wynagrodzenie jest:

- 1) niższe od wartości rynkowej, a nabywca towarów lub usług nie ma zgodnie z art. 86, 86a, 88, 88a i 90 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 3 pełnego prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego,
- 2) niższe od wartości rynkowej, a dokonujący dostawy towarów lub usługodawca nie ma zgodnie z art. 86, 86a, 88, 88a i 90 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 3 pełnego prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, a dostawa towarów lub świadczenie usług są zwolnione od podatku,

3) wyższe od wartości rynkowej, a dokonujący dostawy towarów lub usługodawca nie ma zgodnie z art. 86, 86a, 88, 88a i 90 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 3 pełnego prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego

– organ podatkowy określa wysokość obrotu na podstawie wartości rynkowej pomniejszonej o kwotę podatku, jeżeli okaże się, że związek ten miał wpływ na ustalenie wynagrodzenia z tytułu dostawy towarów lub świadczenia usług.”;

10) w art. 45 w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) gazu w systemie gazowym lub gazu wprowadzanego do systemu gazowego lub sieci gazociągów kopalnianych ze statków przewożących gaz, a także energii elektrycznej w systemie elektroenergetycznym, energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej.”;

11) w art. 86:

a) w ust. 2 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„Kwotę podatku naliczonego stanowi, z zastrzeżeniem art. 86a:”;

b) uchyla się ust. 3 – 7a,

c) po ust. 7a dodaje się ust. 7b w brzmieniu:

„7b. W przypadku nakładów ponoszonych na nabycie, w tym na nabycie praw wieczystego użytkowania gruntów, oraz wytworzenie nieruchomości, stanowiącej majątek przedsiębiorstwa danego podatnika, wykorzystywanej zarówno do celów prowadzonej przez tego podatnika działalności gospodarczej, jak i do celów innych, w tym w szczególności do celów osobistych podatnika lub jego pracowników, w tym byłych pracowników – których nie da się w całości przypisać działalności gospodarczej, podatek naliczony powinien zostać obliczony według udziału procentowego, w jakim dana nieruchomość wykorzystywana jest do celów działalności gospodarczej.”;

12) po art. 86 dodaje się art. 86a w brzmieniu:

„Art. 86a. 1. W przypadku nabycia samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 60 % kwoty podatku określonej w fakturze lub kwoty podatku należnego z tytułu wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów lub kwoty podatku należnego od dostawy towarów, dla której podatnikiem jest ich nabywca – nie więcej jednak niż 6.000 zł, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy:

- 1) 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;
- 2) 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;
- 3) pojazdów samochodowych, które mają otwartą część przeznaczoną do przewozu ładunków;
- 4) pojazdów samochodowych, które posiadają kabinę kierowcy i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu;
- 5) pojazdów specjalnych – jeżeli z wyciągu ze świadectwa homologacji lub z odpisu decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, wydawanych zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym, wynika, że jest to pojazd specjalny;
- 6) pojazdów samochodowych innych niż wymienione w pkt 1 – 5, w których ilość miejsc (siedzeń) łącznie z miejscem dla kierowcy wynosi:

- a) 1 – jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 425 kg,
 - b) 2 – jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 493 kg,
 - c) 3 lub więcej – jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 500 kg;
- 7) pojazdów samochodowych konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu co najmniej 10 osób łącznie z kierowcą – jeżeli z dokumentów wydanych na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym wynika takie przeznaczenie;
- 8) przypadków, gdy odprzedaż lub oddanie w odpłatne używanie tych samochodów (pojazdów) na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innych umów o podobnym charakterze stanowi przedmiot działalności podatnika.
3. Dopuszczalna ładowność pojazdów oraz ilość miejsc (siedzeń), o których mowa w ust. 2 pkt 6, określona jest na podstawie wyciągu ze świadectwa homologacji lub odpisu decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, wydawanych zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Pojazdy, które w wyciągu ze świadectwa homologacji lub w odpisie decyzji, o której mowa w zdaniu pierwszym, nie mają określonej dopuszczalnej ładowności lub ilości miejsc, uznaje się również za samochody osobowe, o których mowa w ust. 1.
4. Spełnienie wymagań dla pojazdów samochodowych określonych w ust. 2 pkt 1 – 4 stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu, zawierającego właściwą adnotację o spełnieniu tych wymagań.
5. W przypadku gdy w pojeździe, dla którego wydano zaświadczenie, o którym mowa w ust. 4, zostały wprowadzone zmiany, w wyniku których pojazd nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 2 pkt 1 – 4, podatnik jest obowiązany do skorygowania kwoty podatku naliczonego w rozliczeniu za okres, w którym dokonał jego odliczenia.
6. Przepisy ust. 1 – 5 stosuje się odpowiednio do importu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, z tym że w przypadku importu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w ust. 1, kwotę podatku naliczonego stanowi 60 % kwoty wynikającej z dokumentu celnego, z uwzględnieniem kwot

wynikających z decyzji, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 oraz art. 34 – nie więcej jednak niż 6.000 zł.

7. W przypadku usługobiorców użytkujących samochody osobowe oraz inne pojazdy samochodowe, o których mowa w ust. 1, na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, kwotę podatku naliczonego stanowi 60 % kwoty podatku naliczonego od czynszu (raty) lub innych płatności wynikających z zawartej umowy, udokumentowanych fakturą. Suma kwot w całym okresie użytkowania samochodów i pojazdów, o których mowa w zdaniu pierwszym, dotycząca jednego samochodu lub pojazdu, nie może jednak przekroczyć kwoty 6.000 zł.
8. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do nabytych lub importowanych części składowych zużytych do wytworzenia przez podatnika samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem przepisów ust. 2 – 5, jeżeli te samochody i pojazdy zostały zaliczone przez tego podatnika do środków trwałych w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym.”;

13) w art. 88:

a) w ust. 1 uchyla się pkt 3,

b) w ust. 3a pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) zaświadczenie, o którym mowa w art. 86a ust. 4, zawiera informacje niezgodne ze stanem faktycznym.”;

14) po art. 88 dodaje się art. 88a w brzmieniu:

„Art. 88a. Obniżenia kwoty lub zwrotu różnicy podatku należnego nie stosuje się do nabywanych przez podatnika paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu, wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 86a ust. 1.”;

15) po art. 90 dodaje się art. 90a w brzmieniu:

„Art. 90a. 1. W przypadku gdy w ciągu 120 miesięcy, licząc od miesiąca, w którym nieruchomości stanowiąca część przedsiębiorstwa podatnika została przez niego oddana w użytkowanie, nastąpi zmiana w stopniu wykorzystania tej nieruchomości do celów działalności gospodarczej, dokonuje się korekty podatku naliczonego odliczonego przy jej nabyciu lub wytworzeniu. Korekty, o której mowa w zdaniu pierwszym, dokonuje się w deklaracji za okres rozliczeniowy, w którym nastąpiła ta zmiana, w kwocie proporcjonalnej do pozostałego okresu korekty. Jeżeli podatnik wykorzystuje tę nieruchomość w działalności gospodarczej również do czynności zwolnionych od podatku bez prawa do odliczeń, korekta powinna uwzględniać proporcję określoną w art. 90 ust. 3 – 10, zastosowaną przy odliczeniu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, przepisu art. 8 ust. 2 nie stosuje się.”;

16) w art. 96 dodaje się ust. 14 w brzmieniu:

„14. Na wniosek podatnika świadczącego usługi międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju przez podatników mających siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju, naczelnik urzędu skarbowego jest obowiązany do wydania kopii potwierdzenia zarejestrowania podatnika jako podatnika VAT czynnego w liczbie wskazanej we wniosku.”;

17) po art. 96 dodaje się art. 96a w brzmieniu:

„Art. 96a. W przypadku świadczenia usług międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju przez podatników mających siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju, kierujący pojazdem w trakcie wykonywania tych przewozów na terytorium kraju jest obowiązany do posiadania potwierdzenia lub kopii potwierdzenia zarejestrowania tego podatnika jako podatnika VAT czynnego.”;

18) w art. 99 uchyla się ust. 13 i 15.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 87 w ust. 1 w pkt 2 dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego, polegającego na okazjonalnym przewozie osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju przez podatnika mającego siedzibę lub stałe miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju świadczącego ten przewóz – potwierdzenie lub kopię potwierdzenia zarejestrowania jako podatnika VAT czynnego.”;

2) po art. 90a dodaje się art. 90b w brzmieniu:

„Art. 90b. W przypadku nieokazania podczas kontroli drogowej dokumentu, o którym mowa w art. 87 ust. 1 pkt 2 lit. e, osoby uprawnione do kontroli, o której mowa w art. 89 ust. 1, są obowiązane niezwłocznie powiadomić Naczelnika Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa-Śródmieście, wskazując podmiot wykonujący przewóz, termin przewozu, liczbę przewożonych osób oraz informacje dotyczące trasy przewozu.”.

Art. 3. 1. W okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 31 grudnia 2012 r., w przypadku nabycia samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej ładowności powyżej 500 kg i masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, stanowi 60 % kwoty podatku określonej w fakturze lub kwoty podatku należnego z tytułu wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów lub kwoty podatku należnego od dostawy towarów, dla której podatnikiem jest ich nabywca – nie więcej jednak niż 6.000 zł, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy:

- 1) 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;
- 2) 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;

- 3) pojazdów samochodowych, które mają otwartą część przeznaczoną do przewozu ładunków;
 - 4) pojazdów samochodowych, które posiadają kabinę kierowcy i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu;
 - 5) pojazdów samochodowych będących pojazdami specjalnymi w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym o przeznaczeniach wymienionych w załączniku nr 9 do ustawy zmienianej w art. 1;
 - 6) pojazdów samochodowych konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu co najmniej 10 osób łącznie z kierowcą – jeżeli z dokumentów wydanych na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym wynika takie przeznaczenie;
 - 7) przypadków, gdy przedmiotem działalności podatnika jest:
 - a) odprzedaż tych samochodów (pojazdów) lub
 - b) oddanie w odpłatne używanie tych samochodów (pojazdów) na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innych umów o podobnym charakterze i te samochody (pojazdy) są przez podatnika przeznaczone wyłącznie do wykorzystania na te cele przez okres nie krótszy niż sześć miesięcy.
3. Spełnienie wymagań dla pojazdów samochodowych określonych w ust. 2 pkt 1 – 4 stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu, zawierającego właściwą adnotację o spełnieniu tych wymagań.

4. W przypadku gdy w pojeździe, dla którego wydano zaświadczenie, o którym mowa w ust. 4, zostały wprowadzone zmiany, w wyniku których pojazd nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 2 pkt 1 – 4, podatnik jest obowiązany do skorygowania kwoty podatku naliczonego w rozliczeniu za okres, w którym dokonał jego odliczenia.
5. Przepisy ust. 1 – 4 stosuje się odpowiednio do importu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, z tym że do importu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w ust. 1, kwotę podatku naliczonego stanowi 60 % kwoty wynikającej z dokumentu celnego, z uwzględnieniem kwot wynikających z decyzji, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 oraz art. 34 ustawy zmienianej w art. 1 – nie więcej jednak niż 6.000 zł.
6. W przypadku usługobiorców użytkujących samochody osobowe oraz inne pojazdy samochodowe, o których mowa w ust. 1, na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, kwotę podatku naliczonego stanowi 60 % kwoty podatku naliczonego od czynszu (raty) lub innych płatności wynikających z zawartej umowy, udokumentowanych fakturą. Suma kwot w całym okresie użytkowania samochodów i pojazdów, o których mowa w zdaniu pierwszym, dotycząca jednego samochodu lub pojazdu, nie może jednak przekroczyć kwoty 6.000 zł.
7. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do nabytych lub importowanych części składowych zużytych do wytworzenia przez podatnika samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem przepisów ust. 2 – 5, jeżeli te samochody i pojazdy zostały zaliczone przez tego podatnika do środków trwałych w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym.

Art. 4. W okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 31 grudnia 2012 r., obniżenia kwoty lub zwrotu różnicy podatku należnego nie stosuje się do nabywanych przez podatnika paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu, wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 3 ust. 1.

Art. 5. W okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 31 grudnia 2012 r., nie stosuje się art. 8 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w przypadku wykorzystywania przez

podatnika samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 3 ust. 1, na cele niezwiązane z prowadzeniem przedsiębiorstwa.

Art. 6. 1. Przepisu art. 3 ust. 6 oraz art. 5 nie stosuje się do pojazdów samochodowych będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, w stosunku do których przysługiwało podatnikowi, na dzień poprzedzający dzień wejścia w życie niniejszej ustawy, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od czynszu (raty) lub innych płatności wynikających z takiej umowy i do których nie miał zastosowania art. 86 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1.

2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie:

- 1) w odniesieniu do umowy zawartej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, bez uwzględniania zmian tej umowy po wejściu w życie niniejszej ustawy, oraz
- 2) pod warunkiem że umowa została zarejestrowana we właściwym urzędzie skarbowym do dnia 31 stycznia 2011 r.

Art. 7. W okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 31 grudnia 2012 r., przepis art. 32 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się również w przypadku, gdy wynagrodzenie jest:

- 1) niższe od wartości rynkowej, a nabywca towarów lub usług nie ma, zgodnie z art. 3 i 4, pełnego prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego;
- 2) niższe od wartości rynkowej, a dokonujący dostawy towarów lub usługodawca nie ma, zgodnie z art. 3 i 4, pełnego prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, a dostawa towarów lub świadczenie usług są zwolnione od podatku;
- 3) wyższe od wartości rynkowej, a dokonujący dostawy towarów lub usługodawca nie ma, zgodnie z art. 3 i 4, pełnego prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego.

Art. 8. W przypadku dostaw energii chłodniczej wykonanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w stosunku do których, zgodnie z art. 19 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, nie powstał obowiązek podatkowy przed dniem wejścia w życie

niniejszej ustawy, obowiązek podatkowy powstaje zgodnie z art. 19 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2011 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 16, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 9, pkt 11 lit. a, pkt 12, pkt 13 lit. b i pkt 14, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Rady 2009/162/UE z dnia 22 grudnia 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 10 z 15.01.2010, str. 14).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 14, poz. 113, Nr 90, poz. 756, Nr 143, poz. 1199 i Nr 179, poz. 1484, z 2006 r. Nr 143, poz. 1028 i 1029, z 2007 r. Nr 168, poz. 1187 i Nr 192, poz. 1382, z 2008 r. Nr 74, poz. 444, Nr 130, poz. 826, Nr 141, poz. 888 i Nr 209, poz. 1320, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 116, poz. 979, Nr 195, poz. 1504, Nr 201, poz. 1540 i Nr 215, poz. 1666 oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 357, Nr 75, poz. 473 i Nr 107, poz. 679.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 158, poz. 1123 i Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 21, poz. 124, Nr 52, poz. 343, Nr 115, poz. 790 i Nr 130, poz. 905, z 2008 r. Nr 180, poz. 1112 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 69, poz. 586, Nr 165, poz. 1316 i Nr 215, poz. 1664 oraz z 2010 r. Nr 21, poz. 104 i Nr 81, poz. 530.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817 oraz z 2010 r. Nr 43, poz. 246 i Nr 164, poz. 1107.

UZASADNIENIE

Przedłożony projekt zmiany ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.), został opracowany na podstawie założeń projektu ustawy przyjętych przez Radę Ministrów w dniu 9 listopada 2010 r. Odnosząc się szczegółowo do propozycji zmian w ustawie o podatku od towarów i usług zawartych w projekcie należy wskazać na najważniejsze kwestie:

1. Zmiany wynikające z implementacji dyrektywy Rady 2009/162/UE:
 - w zakresie odliczenia podatku VAT od wydatków związanych z nieruchomością wykorzystywaną zarówno do celów prowadzonej działalności gospodarczej, jak i do celów prywatnych podatnika lub jego pracowników,
 - definicji wyrobów akcyzowych,
 - w zakresie importu gazu za pośrednictwem statków oraz
 - dotyczące dostawy i importu energii cieplnej lub chłodniczej oraz usługi zapewnienia dostępu do sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej lub usługi transportu lub przesyłu przez te sieci, a także świadczenie innych usług bezpośrednio z nimi związanych.
2. Zmiany w zakresie prawa do odliczenia podatku naliczonego od zakupu samochodów oraz paliwa wykorzystywanego do ich napędu będące konsekwencją:
 - wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-414/07 Magoora sp. z o.o., dotyczącego interpretacji przepisów szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku (Dz. Urz. WE L 145 z 13.06.1977, str. 1, z późn. zm.),
 - decyzji wykonawczej Rady z dnia 27 września 2010 r. w zakresie ograniczenia w odliczaniu podatku naliczonego od niektórych pojazdów samochodowych nią objętych oraz konsultacji z Komitetem ds. VAT z dnia 30 września 2009 r.

w sprawie ograniczenia odliczenia podatku naliczonego od paliwa do ww. samochodów.

3. Rezygnacja z możliwości wprowadzenia regulacji dotyczących szczególnego sposobu rozliczania podatku przez podmioty zagraniczne świadczące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej okazjonalne przewozy drogowe osób pojazdami zarejestrowanymi za granicą, uwzględniających wyrok w sprawie C-311/09 (Komisja Europejska przeciwko Polsce).

Ad. 1. W zakresie implementowanej dyrektywy Rady 2009/162/UE, odnosząc się do zmian zawartych w projekcie w zakresie odliczenia podatku VAT od wydatków związanych z nieruchomością wykorzystywaną zarówno do celów prowadzonej działalności gospodarczej, jak i do celów prywatnych podatnika lub jego pracowników (art. 1 pkt 1 lit. a, art. 1 pkt 11 lit. c oraz art. 1 pkt 15 projektu) należy wskazać, iż zgodnie z art. 86 ust. 1 ustawy, w zakresie, w jakim towary i usługi są wykorzystywane do wykonywania czynności opodatkowanych, podatnikowi, o którym mowa w art. 15 ustawy, przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, z zastrzeżeniem art. 114, art. 119 ust. 4, art. 120 ust. 17 i 19 oraz art. 124 ustawy. W przypadku gdy podatnik odliczył podatek naliczony od transakcji w zakresie nabycia lub wytworzenia nieruchomości i wykorzystuje tę nieruchomość (stanowiącą w dalszym ciągu majątek przedsiębiorstwa podatnika) w celach innych niż wykonywana działalność gospodarcza, co do zasady, powinien dokonać opodatkowania takich czynności. Obecnie, zgodnie z art. 8 ust. 2 ustawy, nieodpłatne świadczenie usług niebędące dostawą towarów na cele osobiste podatnika lub jego pracowników, w tym byłych pracowników, wspólników, udziałowców, akcjonariuszy, członków spółdzielni i ich domowników, członków organów stanowiących osób prawnych, członków stowarzyszenia, oraz wszelkie inne nieodpłatne świadczenie usług, jeżeli nie są one związane z prowadzeniem przedsiębiorstwa, a podatnikowi przysługiwało prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego przy nabyciu towarów i usług związanych z tymi usługami, w całości lub w części, traktuje się jak odpłatne świadczenie usług (odpłatne świadczenie usług stanowi przedmiot opodatkowania podatkiem od towarów i usług, zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy). W przypadku wykonywania przez podatnika, obok działalności opodatkowanej, działalności zwolnionej od podatku od towarów i usług, zastosowanie mają również przepisy dotyczące odliczeń podatku naliczonego przy uwzględnieniu proporcji (art. 90 ustawy) oraz korekt podatku naliczonego, w tym

w szczególności przepisy dotyczące wieloletniej korekty podatku naliczonego w przypadku nieruchomości (art. 91 ustawy). Dyrektywą Rady 2009/162/UE, którą należy implementować do krajowego porządku prawnego, wprowadzono regulację, zgodnie z którą w przypadku nieruchomości stanowiącej część majątku przedsiębiorstwa danego podatnika i wykorzystywanej zarówno do celów prowadzonej przez tego podatnika działalności, jak i do celów innych niż prowadzona przez podatnika działalność, podatek VAT od wydatków związanych z taką nieruchomością podlega odliczeniu zgodnie z zasadami określonymi w art. 167, 168, 169 i 173 dyrektywy 2006/112/WE, wyłącznie do wysokości udziału procentowego, w jakim dana nieruchomość została wykorzystana do celów działalności prowadzonej przez podatnika. Każda zmiana w stopniu wykorzystania nieruchomości do działalności gospodarczej, zgodnie z tym przepisem dyrektywy, powoduje konieczność skorygowania podatku naliczonego przy jednoczesnym odstąpieniu od postanowień art. 26 dyrektywy 2006/112/WE. Przepis art. 8 ust. 2 ustawy implementuje postanowienia art. 26 dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej. Jednak, w związku ze zmianą ww. dyrektywy i wprowadzeniem szczególnego trybu odliczeń podatku naliczonego w przypadku nieruchomości (art. 168a) wykorzystywanej zarówno do celów prowadzonej przez podatnika działalności, jak i do celów prywatnych, regulacja zawarta w art. 26 ww. dyrektywy w przypadku nieruchomości – przestanie mieć zastosowanie. Podkreślić bowiem należy, że dodany przez dyrektywę Rady 2009/162/UE z dnia 22 grudnia 2009 r. zmieniającą dyrektywę 2006/112/WE art. 168a przewiduje obowiązek określenia wysokości udziału procentowego, w jakim dana nieruchomość została lub zostanie wykorzystana do celów prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej, jak również regulacja ta nakłada obowiązek zmiany tego udziału procentowego (i dokonania odpowiedniej korekty podatku) w każdym przypadku zmian w stopniu wykorzystania tej nieruchomości. Mając na uwadze powyższe w art. 1 pkt 11 lit. c projektu, w art. 86 ustawy dodano ust. 7b, który doprecyzowuje ogólną zasadę w zakresie prawa do odliczenia w przypadku wydatków na nieruchomości. Projektowany przepis ustanawia zasadę, iż w przypadku nakładów ponoszonych na nabycie, w tym na nabycie praw wieczystego użytkowania gruntów, oraz wytworzenie nieruchomości, stanowiącej część przedsiębiorstwa danego podatnika, wykorzystywanej zarówno do celów prowadzonej przez tego podatnika działalności gospodarczej, jak i do celów innych, w tym w szczególności do celów osobistych podatnika lub jego pracowników, w tym byłych pracowników – którym nie można przypisać działalności gospodarczej, podatek naliczony powinien zostać obliczony według udziału procentowego, w jakim dana nieruchomość wykorzystywana jest do celów działalności

gospodarczej. Konsekwencją tych zmian jest dodanie w dziale IX ustawy art. 90a (art. 11 pkt 15 projektu) określającego, że w przypadku gdy w ciągu 120 miesięcy, licząc od miesiąca, w którym nieruchomość stanowiąca majątek przedsiębiorstwa podatnika została przez niego oddana w użytkowanie, nastąpi zmiana w stopniu wykorzystania tej nieruchomości do celów działalności gospodarczej, podatnik w drodze odstępstwa od art. 8, dokonuje korekty podatku naliczonego przy ich nabyciu lub wytworzeniu. Korekty podatku odliczonego dokonuje się w deklaracji za okres rozliczeniowy, w którym nastąpiła ta zmiana, w kwocie proporcjonalnej do pozostałego okresu korekty. Jeżeli podatnik wykorzystuje tę nieruchomość w działalności gospodarczej również do czynności zwolnionych od podatku bez prawa do odliczeń, korekta, o której mowa w zdaniu pierwszym i drugim powinna uwzględniać proporcję określoną w art. 90 ust. 3 – 10 ustawy zastosowaną przy odliczeniu.

W zakresie implementowanej dyrektywy Rady 2009/162/UE w projekcie wprowadzono również zmianę definicji wyrobów akcyzowych oraz systemu gazowego. W obowiązującym art. 2 pkt 27 ustawy zdefiniowano wyroby akcyzowe, przez które rozumie się wyroby akcyzowe w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym, z wyłączeniem gazu w systemie gazowym oraz energii elektrycznej w systemie elektroenergetycznym. Zdecydowano o wyłączeniu z definicji wyrobu akcyzowego tylko gazu dostarczanego w systemie gazowym (art. 1 pkt 1 lit. c projektu ustawy) ze względu na konieczność dostosowania tej definicji do dyrektywy Rady 2009/162/UE.

W obecnie obowiązującym art. 2 pkt 27a ustawy zdefiniowano pojęcie systemu gazowego oraz elektroenergetycznego, odwołując się do przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2006 r. Nr 89, poz. 625, z późn. zm.). Ilekroć zatem obecnie w przepisach ustawy jest mowa o systemie gazowym albo systemie elektroenergetycznym – rozumie się przez to system gazowy albo system elektroenergetyczny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne. Zgodnie z art. 3 pkt 23 ustawy – Prawo energetyczne system gazowy albo elektroenergetyczny oznacza sieci gazowe albo sieci elektroenergetyczne oraz przyłączone do nich urządzenia i instalacje, współpracujące z siecią. Sieci, zgodnie z art. 3 pkt 11 tej ustawy, obejmują instalacje połączone i współpracujące ze sobą, służące do przesyłania lub dystrybucji paliw lub energii.

Ze względu na zaproponowany w dyrektywie 2009/162/UE sposób rozumienia systemu gazowego zdecydowano odejść od jego definiowania przez odwołanie się do ustawy – Prawo energetyczne. Dotychczasowe brzmienie dyrektywy VAT, w związku z różnym rozumieniem systemu gazowego w różnych państwach członkowskich, tj. rozróżnianiu

systemu przesyłowego i dystrybucyjnego, bezpośrednio, zdaniem prawodawcy unijnego, wpływa na sposób opodatkowania podatkiem VAT transakcji dokonywanych za pośrednictwem tych systemów w Unii Europejskiej. W związku ze znacznym stopniem harmonizacji podatku od wartości dodanej na gruncie wspólnotowym konieczne jest doprecyzowanie definicji systemu gazowego. Projekt ustawy zakłada zdefiniowanie systemu gazowego, zgodnie z dyrektywą 2009/162/UE, jako systemu gazowego znajdującego się na terytorium Unii Europejskiej lub jakakolwiek sieć połączona z takim systemem. Natomiast w odniesieniu do systemu elektroenergetycznego projekt zakłada pozostawienie dotychczasowego brzmienia definicji z uwagi na brak zmian w tym zakresie w dyrektywie 2009/162/UE.

Szczególne przepisy dot. sposobu opodatkowania będą miały zastosowanie, tak jak obecnie do importu i dostaw gazu w systemie gazowym, jak również do energii elektrycznej w systemie elektroenergetycznym, energii cieplnej lub chłodniczej w sieciach dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej. W odniesieniu do gazu i energii elektrycznej przepisy krajowe wprowadziły szczególne przepisy w związku z dyrektywą 2003/92/WE z dnia 7 października 2003 r. zmieniającą dyrektywę 77/388/EWG w odniesieniu do zasad dotyczących miejsca dostawy gazu i energii elektrycznej, rozliczania podatku VAT, tj. podatek VAT jest pobierany w miejscu ich rzeczywistej konsumpcji przez nabywcę. Ponadto z uwagi na powstanie pierwszych transgranicznych sieci dystrybucji energii cieplnej i chłodniczej dyrektywa Rady 2009/162/UE reguluje również kwestie związane z dostawą i importem energii cieplnej i chłodniczej w sposób analogiczny jak w przypadku energii gazowej i elektrycznej. Skutkiem braku zasad szczególnych opodatkowania dostaw i importu energii cieplnej i chłodniczej oraz usług zapewnienia dostępu do sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej lub usługi transportu lub przesyłu poprzez te sieci, a także świadczenia innych usług bezpośrednio z nimi związanych jest, z uwagi na fakt rozwoju transgranicznych sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej, możliwość występowania zakłóceń konkurencji między państwami członkowskimi. Jednolite wprowadzenie tych regulacji ma przeciwdziałać tym ewentualnym zjawiskom. W związku z doprecyzowaniem pojęcia systemu gazowe oraz wprowadzeniem regulacji w zakresie dostaw i importu energii cieplnej i chłodniczej analogicznych do gazu i energii elektrycznej konieczne było wprowadzenie zmian w art. 12 ust. 1 pkt 9, w art. 13 ust. 4 pkt 9, w art. 17 ust. 2, w art. 17 ust. 5 pkt 2, w art. 19 ust. 13 pkt 1 lit. a i w art. 29 ust. 4b pkt 2 ustawy (art. 1 pkt 2 – 5 i pkt 8 lit. c projektu ustawy).

Ponadto, oprócz zmian związanych z rozszerzeniem pojęcia systemy gazowe oraz ze szczególnym uregulowaniem w zakresie dostaw i importu energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej, w art. 22 ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy (art. 1 pkt 6) dostosowano pojęcia w zakresie miejsca świadczenia przy dostawie towarów do zmian w zakresie miejsca świadczenia usług. Ustawą z dnia 23 października 2009 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług wprowadzono nową definicję podatnika na potrzeby przepisów dot. miejsca świadczenia usług. Zgodnie z art. 28a ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy ilekroć jest mowa o podatniku rozumie się przez to podmioty, które wykonują samodzielnie działalność gospodarczą, o której mowa w art. 15 ust. 2, lub działalność gospodarczą odpowiadającą tej działalności, bez względu na cel czy rezultat takiej działalności, z uwzględnieniem art. 15 ust. 6.

W związku z doprecyzowaniem pojęcia systemy gazowe oraz wprowadzeniem regulacji w zakresie miejsca świadczenia usług dostaw i importu energii cieplnej lub chłodniczej analogicznych do gazu i energii elektrycznej w projekcie przewiduje się zmiany w art. 28l ustawy (art. 1 pkt 7 projektu), tj. w przypadku świadczenia na rzecz podmiotów niebędących podatnikami, mających siedzibę, stałe miejsce zamieszkania lub miejsce zwykłego pobytu poza terytorium Wspólnoty, usług polegających na zapewnieniu dostępu do systemu gazowego, systemu energii elektrycznej, sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej lub transportu lub przesyłu przez te systemy lub sieci, a także świadczenie innych usług bezpośrednio z nimi związanych – miejscem świadczenia usług jest miejsce, gdzie podmioty te posiadają siedzibę, stałe miejsce zamieszkania lub miejsce zwykłego pobytu.

Oprócz zmian związanych z rozszerzeniem pojęcia systemy gazowe oraz ze szczególnym uregulowaniem w zakresie dostaw i importu energii cieplnej lub chłodniczej przez sieci dystrybucji energii cieplnej lub chłodniczej, które zostały omówione powyżej w art. 45 ust. 1 pkt 10 ustawy, uwzględniono również import gazu przywożonego na statkach. Gaz importowany za pośrednictwem statków ma właściwości identyczne jak gaz importowany za pośrednictwem gazociągów i po regazyfikacji jest przeznaczony do transportu za pośrednictwem gazociągów. Zwolnienie od podatku powinno mieć również zastosowanie do importu dokonywanego za pośrednictwem statków, jeżeli gaz zostanie wprowadzony do systemu gazowego (art. 1 pkt 10 projektu ustawy).

Ad. 2. W zakresie zmian dotyczących prawa do odliczenia podatku naliczonego od zakupu samochodów oraz paliwa wykorzystywanego do ich napędu (art. 1 pkt 11 i 12

projektu ustawy) konsekwencją wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-414/07 Magoora sp. z o.o., dotyczącego interpretacji przepisów szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednoliconą podstawą wymiaru podatku (Dz. Urz. WE L 145 z 13.06.1977, str. 1, z późn. zm.) w zakresie prawa do odliczenia podatku naliczonego z tytułu nabycia paliwa wykorzystywanego do napędu niektórych pojazdów samochodowych jest zmiana zasad odliczania podatku naliczonego z tytułu nabycia lub importu niektórych pojazdów samochodowych (objętych ww. wyrokiem) oraz nabycia usług, zgodnie z umową najmu, dzierżawy, leasingu lub innych umów o podobnym charakterze, których przedmiotem są te pojazdy samochodowe. TSUE, rozpatrując w ww. wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r. sprawę mającą za przedmiot wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w przedmiocie interpretacji, co do zakresu i sposobu zastosowania polskich przepisów dotyczących możliwości odliczania podatku od towarów i usług naliczonego przy zakupie paliwa do samochodu wykorzystywanego dla celów działalności gospodarczej, przyznając Rzeczypospolitej Polskiej prawo do zachowania istniejących do dnia 30 kwietnia 2004 r. wyłączeń prawa do odliczenia w tym zakresie, zakwestionował dokonane po tym dniu rozszerzenie zakresu wcześniej stosowanych wyłączeń. Uwzględniając tezy ww. wyroku, Minister Finansów wydał w dniu 13 lutego 2009 r. interpretację ogólną Nr PT3/812/4/15/CZE/09/185 (Dz. Urz. Min. Fin. Nr 3, poz. 27), wyjaśniając, w jakim zakresie przysługuje podatnikom prawo do odliczenia podatku naliczonego od zakupu samochodów oraz paliwa wykorzystywanego do ich napędu. W świetle ww. interpretacji prawo to przysługuje, co do zasady, w przypadku gdy:

- 1) przepisy ustawy o podatku od towarów i usług obowiązujące od dnia 1 maja 2004 r. umożliwiają(-ły) odliczenie podatku,
- 2) przepisy ustawy o podatku od towarów i usług obowiązujące od dnia 1 maja 2004 r. uniemożliwiają(-ły) odliczenie podatku, ale przepisy o podatku od towarów i usług obowiązujące na dzień 30 kwietnia 2004 r. umożliwiały odliczenie podatku, tj. w przypadku pojazdów samochodowych, w odniesieniu do których na podstawie homologacji producenta lub importera dla danego typu pojazdu samochodowego bezspornie wynika, że nie jest to samochód osobowy i dopuszczalna ładowność tego pojazdu wynosi powyżej 500 kg.

Do ogłoszenia ww. wyroku, zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług, przy nabyciu samochodów osobowych (również tych z „kratką”) odliczenie podatku od towarów

i usług przysługiwało tylko w ograniczonym zakresie, tj. 60 % kwoty podatku na fakturze, nie więcej jednak niż 6 tys. zł (przy nabyciu paliwa wykorzystywanego do napędu takich samochodów odliczenie podatku w ogóle nie przysługiwało). Obecnie podatnicy podatku od towarów i usług mają prawo do pełnego odliczenia podatku naliczonego przy zakupie pojazdów samochodowych z tzw. „kratką”, tj. pojazdów samochodowych, innych niż osobowe, o dopuszczalnej ładowności powyżej 500 kg i dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz paliwa do takich samochodów. Natomiast w przypadku samochodów osobowych w dalszym ciągu obowiązuje ograniczenie odliczenia do 60 % kwoty podatku na fakturze, nie więcej niż 6 000 zł oraz brak odliczenia paliwa do napędu takich samochodów.

W wyniku ww. wyroku TSUE na rynku motoryzacyjnym nastąpiła szybko przyrastająca podaż szeregu modeli samochodów noszących cechy samochodów osobowych, które ze względu na uzyskaną homologację ciężarową i określoną dopuszczalną ładowność (samochody z tzw. „kratką”) pozwalają na pełne odliczenie podatku od towarów i usług (zarówno z tytułu nabycia samochodu, jak i zakupu paliwa wykorzystywanego do ich napędu). Tym samym doszło do zróżnicowania pod względem podatkowym samochodów, które konstrukcyjnie i funkcjonalnie są niemal identyczne. Potrzeba dokonania zmian w ustawie wynika z tego, że stosowane obecnie zasady rozliczania podatku od towarów i usług od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (i paliwa do nich) innych niż samochody osobowe wynikają jedynie z interpretacji ogólnej Ministra Finansów Nr PT3/812/4/15/CZE/09/185, będącej konsekwencją wyroku TSUE w sprawie C-414/07. Konieczne stało się zatem dokonanie określonych zmian w przepisach tak, aby kwestie dotyczące odliczania podatku były określone w przepisach ustawy. W sytuacji, gdy – z uwagi na uwarunkowania budżetowe – brak jest możliwości przyznania pełnego prawa do odliczenia podatku od towarów i usług przy nabyciu samochodów osobowych (odliczenie takie wiązałoby się również z koniecznością zapewnienia odpowiednich środków na kontrolę jednostkowego wykorzystania takich pojazdów) Rzeczpospolita Polska złożyła do Komisji Europejskiej wnioski o uzyskanie derogacji na stosowanie szczególnego środka stanowiącego odstępstwo od art. 26 ust. 1 lit. a oraz art. 168 dyrektywy Rady 2006/112/WE w zakresie ograniczenia w odliczaniu podatku naliczonego od niektórych pojazdów samochodowych nią objętych oraz braku konieczności rozliczania podatku od towarów i usług w przypadku wykorzystywania tych pojazdów do celów prywatnych. Projekt stosownej decyzji „derogacyjnej” Komisja Europejska przedstawiła 7 czerwca 2010 r. Rada przyjęła ww. decyzję w dniu 27 września 2010 r.

Oprócz wniosku o derogację Rzeczpospolita Polska wystąpiła do Komisji Europejskiej o konsultację, na podstawie art. 177 oraz art. 398 ww. dyrektywy, w zakresie wyłączenia podatnikom podatku VAT prawa do odliczenia podatku VAT od zakupu paliwa wykorzystywanego do napędu niektórych pojazdów samochodowych. Rozwiązanie to w dniu 30 września 2009 r. było przedmiotem konsultacji z Komitetem ds. VAT w Unii Europejskiej, co stanowi wymóg formalny jego wprowadzenia. Konieczność dokonania zmian w ustawie VAT wiąże się więc również z koniecznością uwzględnienia w przepisach wniosku (decyzji), o które Rzeczpospolita Polska wystąpiła.

Zmiany w ustawie (art. 1 pkt 12 projektu) mają celu objęcie od dnia 1 stycznia 2013 r. prawem do pełnego odliczenia pojazdy samochodowe o dopuszczalnej ładowności powyżej 500 kg, w odniesieniu do których na podstawie świadectwa homologacji producenta lub importera dla danego typu pojazdu samochodowego wynika, że nie jest to samochód osobowy. Pojazdy te korzystały bowiem z prawa do takiego odliczenia przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej, tj. do dnia 30 kwietnia 2004 r. na podstawie przepisu art. 25 ust. 1 pkt 2 i 3a ustawy z dnia 8 stycznia 1993 r. o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 11, poz. 50, z późn. zm.) oraz § 10 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 marca 2002 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 27, poz. 268, z późn. zm.). Zaproponowane rozwiązania będą również uwzględniać regulacje, zmniejszające ograniczenia w odliczaniu podatku naliczonego od ww. pojazdów samochodowych, które zostały wprowadzone dnia 1 maja 2004 r. oraz po tej dacie.

Projekt przewiduje zmiany o charakterze odbiurokratyzującym polegające na likwidacji obowiązku przedkładania zaświadczeń oraz informowania o zmianach objętych tymi zaświadczeniami, o których mowa w obecnym brzmieniu ust. 5a i 5b art. 86 ustawy. W tym zakresie projekt przewiduje również odejście od sankcji w kształcie określonym w ust. 5c i określa, że w przypadku gdy w pojeździe, dla którego wydano zaświadczenie, o którym mowa w ust. 5 zostały wprowadzone zmiany, w wyniku których pojazd nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 4 pkt 1 – 4 – podatnik obowiązany jest do skorygowania dokonanego odliczenia.

Z uwagi na zakres proponowanych zmian w art. 86 zdecydowano o wykreśleniu obecnie obowiązujących regulacji zawartych w art. 86 ust. 3 – 7a oraz dodanie przepisu art. 86a (art. 1 pkt 11 lit. a i b oraz pkt 12 projektu), w którym kompleksowo zostaną uregulowane zasady odliczania podatku naliczonego w zakresie nabywania samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych. Dodany przepis uwzględnia zarówno

stan prawny, obowiązujący w ww. zakresie przed przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, jak również uregulowania, zmniejszające ograniczenia w odliczaniu podatku naliczonego, które zostały wprowadzone do systemu podatku od towarów i usług dnia 1 maja 2004 r. i po tej dacie. Zachowano ograniczenie w zakresie prawa do odliczenia 60 % kwoty podatku określonej na fakturze, nie więcej niż 6 tys. zł, w odniesieniu do samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (ust. 1 dodawanego art. 86a). Ograniczenie to nie będzie miało zastosowania w odniesieniu do pojazdów i sytuacji wskazanych w ust. 2 nowego przepisu, tj.:

- pojazdów, o których mowa w obecnym art. 86 ust. 4 pkt 1 – 4 i 6,
- wszystkich pojazdów specjalnych, w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym,
- innych niż wskazanych wcześniej pojazdów samochodowych, w których ilość miejsc (siedzeń) łącznie z miejscem dla kierowcy wynosi:
 - a) 1 – jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 425 kg,
 - b) 2 – jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 493 kg,
 - c) 3 lub więcej – jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 500 kg,
- przypadków, gdy odprzedaż lub oddanie w odpłatne używanie samochodów (pojazdów), wymienionych w ust. 1 dodawanego przepisu, na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innych umów o podobnym charakterze stanowi przedmiot działalności podatnika.

Dopuszczalna ładowność pojazdów oraz ilość miejsc (siedzeń), o których mowa powyżej, będzie określana na podstawie wyciągu ze świadectwa homologacji lub odpisu decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji, wydawanych zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Pojazdy, które w wyciągu ze świadectwa homologacji lub w odpisie ww. decyzji nie będą miały określonej dopuszczalnej ładowności lub liczby miejsc, dla celów odliczenia podatku naliczonego będą uznawane za samochody osobowe (ust. 3 dodawanego przepisu). Nadal spełnienie wymagań dla pojazdów samochodowych wskazanych w dodawanym art. 86a kwalifikujących się, zgodnie z art. 86a ust. 2 pkt 1 – 4, na „pełne odliczenie VAT” będzie potwierdzało dodatkowe badanie techniczne przeprowadzone przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzone zaświadczeniem wydanym przez tę stację oraz dowodem rejestracyjnym pojazdu, zawierającym właściwą adnotację o spełnieniu tych wymagań (ust. 4 nowego artykułu). W przypadku jednak gdy w pojeździe, dla którego wydano ww. zaświadczenie zostaną wprowadzone zmiany, w wyniku których pojazd nie spełnia wymagań, o których mowa

w art. 86a, podatnik będzie obowiązany do skorygowania kwoty podatku naliczonego w rozliczeniu za okres, w którym dokonał jego odliczenia (ust. 5). Przepisy projektowanego art. 86a ust. 6 – 8 będą powielały rozwiązania przyjęte w obecnie obowiązującym art. 86 ust. 6 – 7a. Zatem w odniesieniu do usługobiorców użytkujących samochody osobowe lub inne pojazdy samochodowe, o których będzie mowa w ust. 1 dodawanego przepisu, na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub umowy o podobnym charakterze planuje się zachować ograniczone prawo do odliczenia 60 % kwoty podatku określonej na fakturze, nie więcej niż 6 tys. zł w zakresie jednego samochodu lub pojazdu. Analogiczne zasady odliczeń będą obowiązywały przy imporcie samochodów osobowych i innych pojazdów samochodowych oraz nabytych lub importowanych części składowych zużytych do ich wytworzenia.

Na podstawie art. 9 projektu ustawy zaproponowane rozwiązania obowiązywałyby od dnia 1 stycznia 2013 r. (po upływie obowiązywania przepisu przejściowego regulującego tę kwestię – art. 3 i 4 projektu). W zakresie zmian w art. 88 ust. 1 pkt 3 ustawy, projekt przewiduje wykreślenie tego przepisu oraz dodanie nowego art. 88a, zgodnie z którym obniżenia kwoty lub zwrotu różnicy podatku należnego nie stosuje się do nabywanych przez podatnika paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu, wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 86a ust. 1 (art. 1 pkt 14 projektu).

Ad. 3. W zakresie opodatkowania okazjonalnych przewozów świadczonych przez przewoźników zagranicznych obecnie regulacje ustawy o podatku od towarów i usług przewidują możliwość szczególnego sposobu rozliczania okazjonalnych przewozów drogowych osób wykonywanych przez przewoźników zagranicznych. Zgodnie z upoważnieniem ustawowym do wydania rozporządzenia, w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 24 grudnia 2009 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 224, poz. 1799, z późn. zm.) przewidziano szczególny sposób obliczania i poboru podatku z tytułu świadczenia usług międzynarodowego przewozu drogowego, wykonywanych na terytorium kraju przez podatników mających siedzibę lub miejsce zamieszkania albo pobytu poza terytorium kraju. Zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia w przypadku tzw. przewozów okazjonalnych osób autobusami zarejestrowanymi poza terytorium kraju, kwotę podatku ustala się od każdej z podróżujących osób jako iloczyn stawki 7 % i kwoty 285 zł, w zaokrągleniu do pełnych

złotych. Ustalona kwota podatku podlega wpłacie w urzędzie celnym, z chwilą wjazdu autobusu z pasażerami na terytorium kraju. Przedmiotowe zmiany, zmierzające do rezygnacji z możliwości szczególnego sposobu rozliczenia ww. usług, zawarte są w art. 1 pkt 16 – 18 i art. 2 projektu ustawy. Należy wskazać, iż potrzeba dokonania zmian w ustawie o podatku od towarów i usług oraz ustawie o transporcie drogowym wynika z wyroku TSUE C-311/09, w którym Trybunał zakwestionował szczególny sposób rozliczania podatku przez podmioty zagraniczne świadczące na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej okazjonalne przewozy drogowe osób pojazdami zarejestrowanymi za granicą. W takim przypadku należy zatem stosować ogólne reguły opodatkowania tych usług (tj. opodatkowanie obecnie według stawki 7 % z uwzględnieniem pokonanych odległości, obowiązek rejestracji na potrzeby tego podatku, składanie deklaracji podatkowych i jego rozliczanie w urzędzie skarbowym). Zaistniała zatem konieczność zmian w ustawie o podatku od towarów i usług zmierzająca do skutecznego objęcia podatników świadczących tego rodzaju usługi ogólnymi regułami rozliczania podatku przez nałożenie obowiązku posiadania przez te podmioty, w trakcie wykonywania usług na terytorium Polski, potwierdzenia zarejestrowania jako podatnik VAT. Dopełnieniem systemu kontroli tych usług jest wprowadzenie w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.) regulacji, zgodnie z którą organom określonym w art. 87 tej ustawy przedkładany projekt przyznaje kompetencje w zakresie kontroli posiadania potwierdzenia rejestracji jako podatnika VAT ww. podmiotów oraz zobowiązuje organy, dokonujące kontroli drogowych, do przekazania Naczelnikowi Drugiego Urzędu Skarbowego Warszawa-Śródmieście informacji o nieposiadaniu potwierdzenia rejestracji jako podatnika VAT podmiotu zagranicznego (art. 2 projektu). Ponadto w celu ułatwienia podmiotowi świadczącemu tego rodzaju usługi równocześnie kilkoma autobusami wywiązywania się z tego obowiązku, wprowadzona została regulacja umożliwiająca otrzymanie od naczelnika urzędu skarbowego potwierdzenia zarejestrowania jako podatnika VAT w postaci kopii potwierdzonej za zgodność z oryginałem w liczbie wnioskowanej przez ten podmiot (dodanie ust. 14 do art. 96 ustawy o podatku od towarów i usług – art. 1 pkt 16 projektu).

Dodatkowo należy wskazać, iż projekt zawiera szereg zmian wynikających z konieczności dokonania korekty odesłań w związku ze zmianami wprowadzanymi w ustawie. Dotyczy to art. 1 pkt 8 lit. a, pkt 9 i pkt 11 lit. a projektu ustawy. Korekta odesłań, która wejdzie w życie od dnia 1 stycznia 2013 r. skutkowałą koniecznością dodania

art. 7 w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, co do zakresu odesłania zawartego w zmienianych przepisach w stosunku do normy przejściowej zawartej w art. 3 i 4 projektu.

W art. 3 projektu ustawy przewiduje się wprowadzenie, na okres przejściowy, od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy do dnia 31 grudnia 2012 r., regulacji polegającej na ograniczeniu w odliczaniu podatku naliczonego od pojazdów samochodowych objętych derogacją oraz wyłączeniu od podatku od towarów i usług w przypadku wykorzystywania tych pojazdów do celów prywatnych, jak również wyłączeniu prawa do odliczenia podatku naliczonego od zakupu paliwa do napędu pojazdów objętego procedurą konsultacji z Komitetem ds. VAT. Uwzględniając rozwiązanie wynikające z derogacji w zakresie ograniczenia prawa do odliczenia podatku naliczonego z tytułu nabycia pojazdów samochodowych nią objętych, istnieje potrzeba wprowadzenia do ustawy rozwiązań zakładających ograniczenie prawa do odliczenia do 60 % kwoty podatku naliczonego – nie więcej jednak niż 6 000 zł, z tytułu nabycia, w tym wewnątrzwspólnotowego, oraz importu pojazdów samochodowych, nabycia usług, zgodnie z umową najmu, dzierżawy, leasingu lub innych umów o podobnym charakterze, których przedmiotem są pojazdy samochodowe, inne niż osobowe, o dopuszczalnej ładowności powyżej 500 kg i dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, z wyjątkiem pojazdów, które co do zasady przeznaczone są do działalności gospodarczej:

- samochodów, które są przedmiotem odprzedaży lub oddania w odpłatne używanie na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innych umów o podobnym charakterze i używane są do tych celów przez okres nie krótszy niż sześć miesięcy,
- pojazdów, które w oparciu o kryteria określone w obecnym art. 86 ust. 4 pkt 1 – 4 ustawy VAT, pozwalają uznać je za pojazdy służące zasadniczo do przewozu ładunków,
- pojazdów specjalnego przeznaczenia (np. pomoc drogowa, ładowarka, pojazd pogrzebowy), określonych w obecnym art. 86 ust. 4 pkt 5 ustawy VAT,
- pojazdów, które konstrukcyjnie przeznaczone są do przewozu co najmniej 10 osób łącznie z kierowcą.

Spełnienie wymagań dla pojazdów samochodowych określonych w ust. 2 pkt 1 – 4 stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu, zawierającego właściwą adnotację o spełnieniu tych

wymagań. W przypadku gdy w pojeździe zostały wprowadzone zmiany, w wyniku których pojazd nie spełnia wymagań, o których mowa powyżej – podatnik będzie obowiązany do skorygowania kwoty podatku naliczonego w rozliczeniu za okres, w którym dokonał jego odliczenia. Przepis ten stosuje się odpowiednio do importu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych. W przypadku usługoborców użytkujących samochody osobowe oraz inne pojazdy samochodowe na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, kwotę podatku naliczonego stanowi 60 % kwoty podatku naliczonego od czynszu (raty) lub innych płatności wynikających z zawartej umowy, udokumentowanych fakturą. Suma kwot w całym okresie użytkowania samochodów i pojazdów dotycząca jednego samochodu lub pojazdu nie może jednak przekroczyć kwoty 6 000 zł. Przepisy te stosuje się odpowiednio do nabytych lub importowanych części składowych zużytych do wytworzenia przez podatnika samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, jeżeli te samochody i pojazdy zostały zaliczone przez tego podatnika do środków trwałych w rozumieniu przepisów o podatku dochodowym.

W zakresie wyłączenia prawa do odliczenia podatku naliczonego od zakupu paliwa do napędu niektórych pojazdów samochodowych – projekt przewiduje, aby w związku z przeprowadzoną w dniu 30 września 2009 r. konsultacją z Komitetem ds. VAT (co stanowi wypełnienie wymogu formalnego, określonego w art. 177 dyrektywy 2006/112/WE do wprowadzania przedstawionego rozwiązania) w kwestii wyłączenia podatnikom podatku VAT prawa do odliczenia podatku od towarów i usług od zakupu paliwa wykorzystywanego do napędu niektórych pojazdów samochodowych, wprowadzić na okres 2 lat regulację, która objęłaby tym wyłączeniem również paliwa do napędu pojazdów samochodowych o dopuszczalnej ładowności powyżej 500 kg i o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, z wyjątkiem pojazdów, które co do zasady przeznaczone są do działalności gospodarczej, o których mowa w art. 3 projektu ustawy. Powyższe ograniczenie obowiązywałoby do dnia 31 grudnia 2012 r. Proponowane rozwiązanie wprowadziłoby zatem analogiczne ograniczenia w odliczaniu podatku od paliwa do napędu samochodów z tzw. „kratka”, jak obowiązujące do samochodów osobowych.

Zgodnie z art. 5 projektu w okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 31 grudnia 2012 r. nie stosuje się art. 8 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w przypadku wykorzystywania przez podatnika samochodów osobowych oraz innych pojazdów

samochodowych, o których mowa w art. 3 ust. 1, na cele niezwiązane z prowadzeniem przedsiębiorstwa.

Przepis art. 6 ust. 1 projektu przewiduje, iż art. 3 ust. 6 oraz art. 5 nie stosuje się do pojazdów samochodowych będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, w stosunku do których przysługiwało podatnikowi, na dzień poprzedzający dzień wejścia w życie niniejszej ustawy, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od czynszu (raty) lub innych płatności wynikających z takiej umowy i do których nie miał zastosowania art. 86 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1. Przedmiotowy przepis będzie miał zastosowanie w odniesieniu do umowy zawartej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, bez uwzględniania zmian tej umowy po wejściu w życie niniejszej ustawy, oraz pod warunkiem, że umowa została zarejestrowana we właściwym urzędzie skarbowym do dnia 31 stycznia 2011 r. Celem tego przepisu jest zachowanie praw nabytych w zakresie odliczania podatku od towarów i usług w odniesieniu do pojazdów samochodowych, o których mowa w przepisach o podatku od towarów i usług obowiązujących przed dniem wejścia w życie projektowanych regulacji oraz w ww. interpretacji ogólnej Ministra Finansów, będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, bez uwzględniania zmian w tych umowach, zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy i pod warunkiem ich zarejestrowania, o czym mowa wyżej, co wyeliminowałoby ewentualne zarzuty podatników w zakresie naruszenia tych praw. Nabyte prawa nie dotyczą zakupu bieżącego paliwa do napędu takich pojazdów, zatem przepis przejściowy, umożliwiający odliczenie przy m.in. leasingowanych pojazdach, nie obejmowałby możliwości odliczania podatku przy nabyciu paliwa do ich napędu.

Przepis art. 7 stanowi powtórzenie regulacji zawartych w art. 32 ust. 1 ustawy, który w obecnym brzmieniu odsyła m.in. do zmienianego art. 86 tak, aby uniknąć wszelkich wątpliwości, co do zakresu zastosowania tego przepisu do regulacji zawartych w projektowanym art. 3 ustawy.

Odnosząc się do art. 8 projektu ustawy należy wskazać, iż w związku z planowaną zmianą regulacji w zakresie świadczenia usług, dostaw i importu energii chłodniczej analogicznie do gazu i energii elektrycznej konieczne było wprowadzenie przepisu

przejściowego dotyczącego stosowania przepisów właściwych do powstania obowiązku podatkowego w przypadku dostaw energii chłodniczej wykonanych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, w stosunku do których, zgodnie z art. 19 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, nie powstał obowiązek podatkowy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obowiązek podatkowy powstaje zgodnie z art. 19 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Projektowany art. 9 ustawy przewiduje, iż wejdzie ona w życie z dniem 1 stycznia 2011 r. z wyjątkiem art. 1 pkt 16, który wchodzi w życie z dniem ogłoszenia ustawy, co jest rozwiązaniem korzystnym dla podatników.

Przepis art. 1 pkt 9, pkt 11 lit. a, pkt 12, pkt 13 lit. b i pkt 14 projektu ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Analiza wpływu projektowanej ustawy, w szczególności na:

1.1 sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana ustawa będzie miała wpływ na budżet państwa przede wszystkim w zakresie opodatkowania samochodów. Wprowadzenie zmian wynikających z derogacji w zakresie ograniczenia w odliczaniu podatku naliczonego od zakupu pojazdów samochodowych objętych derogacją oraz przeprowadzonej konsultacji w zakresie ograniczania odliczenia VAT przy zakupie paliwa do napędu ww. pojazdów spowoduje, że ujemne skutki budżetowe wynikające z realizacji wyroku w sprawie C-414/07 Magoora sp. z o.o., które dla 2011 r. w stosunku do 2008 r. oszacowane zostały na poziomie około 1 800 mln zł, byłyby wyeliminowane.

W zakresie implementacji dyrektywy 2009/162/UE należy podkreślić marginalne znaczenie regulacji dot. energii cieplnej i chłodniczej w transakcjach transgranicznych, a tym samym można przyjąć, że skutki dla sektora finansów publicznych w tym zakresie nie wystąpią. Zmiany wynikające z implementacji ww. dyrektywy dotyczące sposobu opodatkowania nieruchomości z uwagi na ich precyzujący charakter nie powinny również rodzić skutków budżetowych.

Zmiany będące konsekwencją wyroku w sprawie C-311/09 dotyczące opodatkowania okazjonalnych przewozów świadczonych przez przewoźników zagranicznych mogą przyczynić się, dzięki wprowadzeniu systemu kontroli, do zmniejszenia ujemnych skutków budżetowych wynikających z zastosowania zasad ogólnych przy rozliczaniu podatku w tych usługach. Trudno jest oszacować wpływ wprowadzanych regulacji na budżet państwa, należy jednak zaznaczyć, że skutki tych regulacji z uwagi na wysokość wpływów z podatku z tego tytułu (w 2009 r. na poziomie niespełna 4 mln zł) będą nieznaczne.

Proponowane zmiany nie wpływają na dochody budżetów jednostek samorządowych, gdyż podatek od towarów i usług stanowi dochód budżetu państwa.

1.2 rynek pracy

Realizacja projektowanego aktu nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

1.3 konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Z uwagi na przede wszystkim doprecyzowujący charakter zmian przepisów ustawy nie przewiduje się wpływu projektu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw, z wyjątkiem przepisów w zakresie opodatkowania samochodów. Przewiduje się, iż proponowane rozwiązania w zakresie samochodów mogą wpływać na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

Charakter proponowanych zmian dotyczących wprowadzenia ograniczenia w zakresie odliczania podatku naliczonego od zakupu pojazdów samochodowych oraz paliwa do ich napędu może wpływać na funkcjonowanie przedsiębiorstw, gdyż bez niej może dojść do zakłóceń na rynku sprzedaży nowych samochodów z uwagi na niepożądane zróżnicowanie pod względem podatkowym samochodów. Trudno jest natomiast określić wpływ proponowanej regulacji na krajowy rynek motoryzacyjny, tj. ewentualne zmniejszenie liczby kupowanych samochodów objętych obecnie preferencjami podatkowymi, bowiem na wszelkie decyzje dotyczące prowadzonej działalności gospodarczej ewentualnych nabywców samochodów wpływ ma również szereg innych niż możliwość pełnego odliczania podatku VAT czynników, takich jak aktualne potrzeby przedsiębiorcy, koniunktura na rynku, możliwości rozwoju itp.

Ponadto, wprowadzenie ograniczenia odliczania podatku VAT zwiększy koszty prowadzenia działalności przedsiębiorstw, które posiadają samochody z „kratką”. Zrównana zostanie ich sytuacja na rynku z przedsiębiorstwami posiadającymi samochody osobowe.

Wprowadzenie zmian w zakresie prawa do odliczenia podatku naliczonego od zakupu pojazdów samochodowych oraz paliwa do ich napędu może wpłynąć na wzrost zainteresowania przed wejściem w życie projektowanych zmian kupnem samochodów, dla których zgodnie z projektem wprowadza się ograniczenia od 1 stycznia 2011 r.

Biorąc pod uwagę, że obecnie w ustawie o podatku od towarów i usług obowiązuje szeroka, obejmująca zarówno sieć dystrybucyjną jak i przesyłową, definicja systemu gazowego i elektrycznego oraz uwzględniając marginalne znaczenie regulacji dot. energii cieplnej i chłodniczej w transakcjach transgranicznych i precyzujący charakter zmian związanych z nieruchomościami, implementacja dyrektywy 2009/162/UE będzie miała ograniczony wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Podobnie, zmiany dotyczące opodatkowania okazjonalnych przewozów świadczonych przez przewoźników zagranicznych nie powinny spowodować skutków mających istotny wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw świadczących takie przewozy, gdyż mają one przede wszystkim dyscyplinować zainteresowane przedsiębiorstwa przewozowe do prawidłowego wywiązywania się z obowiązków podatkowych.

1.4 sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa nie wpłynie na zmianę sytuacji i rozwój regionów.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji

Projekt założeń do przedmiotowego projektu został równoległe z uzgodnieniami zewnętrznymi poddany konsultacjom społecznym. Uwagi do projektu zgłosiły następujące organizacje: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Krajowa Rada Doradców Podatkowych, Pracodawcy RP, Związek Dealerów Samochodowych, Związek Rzemiosła Polskiego, Izba Gospodarcza Gazownictwa.

Większość uwag dotyczyła zaniechania wprowadzenia przepisów ograniczających możliwość odliczania podatku VAT od samochodów używanych w działalności gospodarczej. Ponadto zgłoszono propozycję objęcia pełnym prawem do odliczania podatku naliczonego samochodów osobowych (w stosunku do których obecnie funkcjonują ograniczenia w odliczaniu podatku), tak aby po wygaśnięciu przepisów przejściowych ograniczających możliwość odliczania podatku VAT od samochodów używanych w działalności gospodarczej możliwością odliczenia objąć wszystkie samochody. Ww. propozycje ze względu na ujemne skutki budżetowe, jakie by za sobą niosły, w szczególności w warunkach braku pewności co do sytuacji budżetowej w 2013 r., nie zostały uwzględnione.

Ponadto oprócz zgłoszenia uwag do projektu założeń w trybie konsultacji społecznych Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego zgłosił zainteresowanie pracami nad projektem w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337).

Projekt założeń do ww. ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów zgodnie z ww. ustawą o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, 23 listopada 2010 r.

DPUE - 920 - 1368 - 10/akrB
SM-2600

dot.: RM-10-151-10 z 19.11.2010 r.

**Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów**

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług i ustawy o transporcie drogowym wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług i ustawy o transporcie drogowym pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU

Jan Jorkowski

Do wiadomości:

Pan Jan Vincent-Rostowski
Minister Finansów

TABELA ZGODNOŚCI

1. Nr celex/ Nr dyrektywy			
32006L0112/2006/112/WE			
2. Tytuł dyrektywy			
Dyrektywa Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej			
3. Instytucja odpowiedzialna za wdrożenie dyrektywy			
Ministerstwo Finansów			
4. Akt prawny na mocy którego wdrażane są przepisy dyrektywy			
Ustawa o zmianie ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 53 ze zm.).			
5.	Artykuł dyrektywy 2006/112/WE	Przepis polski /akt prawny/ artykuł polskiego aktu prawnego/	Instytucja odpowiedzialna za realizację
	Art. 395 (projekt decyzji wykonawczej Rady upoważniająca Rzeczpospolitą Polską do wprowadzenia szczególnego środka stanowiącego odstępstwo od art. 26 ust. 1 lit. a) i art. 168 dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej z dnia 20 września 2010 r. – FISC 77)	Zmiana art. 86 ust. 3 - 7a i dodanie art. 86a ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF

TABELA ZGODNOŚCI

1. Nr celex/ Nr dyrektywy (wraz ze zmianami)			
32009L0162/2009/162/UE			
2. Tytuł dyrektywy			
Dyrektywa Rady 2009/162/UE z dnia 22 grudnia 2009 r. zmieniająca niektóre przepisy dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej			
3. Instytucja odpowiedzialna za wdrożenie dyrektywy			
Ministerstwo Finansów			
4. Akt prawny na mocy którego wdrażane są przepisy dyrektywy			
Ustawa o zmianie ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. Nr 54 poz. 53 ze zm.).			
5.	Artykuł dyrektywy 2009/162/UE	Przepis polski /akt prawny/ artykuł polskiego aktu prawnego/	Instytucja odpowiedzialna za realizację
	Art. 1 dyrektywy 2009/162/UE wprowadza zmiany w następujących artykułach dyrektywy 2006/112/WE		
	Art. 2 ust. 3	Art. 2 pkt 27 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
	Art. 13 ust. 2	techniczny nieimplementowany	MF
	Art. 15 ust. 1	poprawka językowa, zaimplementowany w art. 2 pkt 6 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
	Art. 17 ust. 2 lit. d)	Art. 12 ust. 1 pkt 9 i art. 13 ust. 4 pkt 9 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
	Art. 38	Art. 22 ust 1 pkt 5 i art. 2 ust. 26a i 27a ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
	Art. 39	Art. 22 ust 1 pkt 6 i art. 2 ust. 26a i 27a ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
	Art. 59 lit. h)	Art. 281 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
	Art. 80 ust. 1 lit. b)	techniczny, nieimplementowany	MF
	Art. 102	techniczny, nieimplementowany	MF

Art. 136 lit a	techniczny, nieimplementowany	MF
Art. 143 lit. fa)	przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 82 ust. 3 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
Art. 143 lit. g)	przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 82 ust. 3 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
Art. 143 lit. l)	Art. 45 ust. 1 pkt 10 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
Art. 151 ust. 1 lit. aa)	przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 82 ust. 3 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
Art. 151 ust. 1 lit. b)	przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 82 ust. 3 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
Art. 168a ust. 1	art. 2 pkt 14, art. 86 ust. 7b i art.90a ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
Art. 168a ust. 2	fakultatywny, nieimplementowany	MF
Art. 221 ust. 2	techniczny, nieimplementowany	MF
Art. 287	niedotyczy, nieimplementowany	MF
Art. 390a	niedotyczy, nieimplementowany	MF
Art. 390b	niedotyczy, nieimplementowany	MF
Art. 391	techniczny, nieimplementowany	MF
Art. 2 ust. 1-2 dyrektywy 2009/162/UE	Art. 9 projektu ustawy	MF
Art. 195 dyrektywy 2006/112/WE	Art. 17 ust. 2 i ust. 5 pkt 2 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF
Art. 90 dyrektywy 2006/112/WE	Art. 29 ust. 4b pkt 2 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF

TABELA ZGODNOŚCI

1.	Nr celex/ Nr dyrektywy		
	32006L0112/2006/112/WE		
2.	Tytuł dyrektywy		
	Dyrektywa Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej		
3.	Instytucja odpowiedzialna za wdrożenie dyrektywy		
	Ministerstwo Finansów		
4.	Akt prawny na mocy którego wdrażane są przepisy dyrektywy		
	Ustawa o zmianie ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 53 ze zm.).		
5.	Artykuł dyrektywy 2006/112/WE	Przepis polski /akt prawny/ artykuł polskiego aktu prawnego/	Instytucja odpowiedzialna za realizację
	Art.177 i art. 398 (konsultacja z Komitetem ds. VAT)	Zmiana w art. 88 ust. 1 pkt 3 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54 poz. 535 ze zm.)	MF

MINISTERSTWO FINANSÓW
KANCELARIA GŁÓWNA
2010-08-05/

zł
MINISTERSTWO FINANSÓW
KANCELARIA GŁÓWNA
Wpł. 2010-08-04
Dep. P. zał. 1

**ZGŁOSZENIE
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY
DANYCH***

Założenia do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym
(tytuł projektu - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w programie prac legislacyjnych)

A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM

1. Nazwa/imię i nazwisko**
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

2. Siedziba/miejsce zamieszkania**
02-626 Warszawa, Al. Niepodległości 69

3. Adres do korespondencji i adres e-mail
1.
2.

**B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU
WYMIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM**

Lp.	Imię i nazwisko	Adres miejsca zameldowania na pobyt stały
1	Jakub Faryś	
2	Michał Wekiera	
3		
4		
5		

C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY

W związku z opublikowaniem na stronach Biuletynu Informacji Publicznej *Założeń do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym*, pragniemy przedstawić Państwu poniżej uwagi Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, dotyczące proponowanych rozwiązań.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego bardzo negatywnie ocenia zapowiedź zmian mających na celu czasowe ograniczenie korzyści płynących z wyroku TSWE z 22 grudnia 2008 roku w sprawie *Magoor* C-414/07. Wielokrotnie postulowaliśmy jako rozwiązanie tej kwestii wprowadzenie pełnego odliczenia podatku VAT naliczonego z tytułu nabycia, najmu, leasingu itp. samochodu osobowego wykorzystywanego do prowadzonej działalności. Podkreślaliśmy też wielokrotnie, że brak stabilizacji w przepisach podatkowych powoduje zamieszanie i dokonywanie zakupów przez klientów samochodów nie takich jakie potrzebują w danej chwili, ale tych od których akurat można odliczyć podatek VAT. Pragniemy przypomnieć ponadto, że w ostatnich 9 latach dokonano 18 zmian obciążeń fiskalnych, co oznacza średnio jedną zmianę na pół roku.

Oceniamy, że propozycja Ministerstwa Finansów ograniczająca możliwość odliczenia może mieć bardzo negatywne skutki nie tylko dla branży motoryzacyjnej ale przede wszystkim dla całej gospodarki. Wprowadzenie, nawet tylko na okres 2 lat ograniczenia w odliczeniu podatku od towarów i usług do 60 % kwoty podatku naliczonego – nie więcej niż 6000 zł z tytułu nabycia, importu, nabycia usług zgodnie z umową najmu, dzierżawy, leasingu lub innych umów o podobnym charakterze, których przedmiotem są pojazdy samochodowe, inne niż osobowe o dopuszczalnej ładowności powyżej 500 kg i dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 500 kg do celów związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą, jest rozwiązaniem bardzo niedobrym. W większości samochody te są narzędziem pracy wielu małych i średnich przedsiębiorców (MSP). Z analiz prowadzonych przez Komisję Europejską wynika, że MSP są jednym z głównych motorów zmian i innowacji dla gospodarki europejskiej. Są także podmiotami generującymi najwięcej dochodów dla gospodarki. Taka zmiana uderzy bezpośrednio w filary gospodarki polskiej.

Wspomniane ograniczenie prawa do odliczenia będzie skutkowało znacznym zmniejszeniem zakupów samochodów do firm, zmniejszeniem mobilności przedsiębiorców, co może skutkować obniżeniem jakości oferowanych usług i wzrostem ich cen. Jednocześnie będzie prowadziło do faktycznego zwiększenia obciążenia podatkowego dla przedsiębiorców. Nie możemy się zgodzić z założeniem, że wszystkie tzw. samochody krótkowe są wykorzystywane do użytku prywatnego. Taka teza stawia na równi podatników nie wykorzystujących pojazdów do celów prywatnych z tymi, którzy tego dokonują. Tacy podatnicy zatem są zmuszeni do płacenia podatku VAT, choć nie powinni tego robić. Będzie także zaprzeczać jednej z podstawowych zasad podatku VAT, jego neutralności dla przedsiębiorcy. Nie stanowi tutaj uproszczenia czasowe wyeliminowanie ewentualnego opodatkowania VAT usługi prywatnego użytku pojazdu oraz brak konieczności prowadzenia odpowiedniego rejestru. Nie możemy także zgodzić się z twierdzeniami, że pojazdy takie są kupowane przez przedsiębiorców tylko ze względu na preferencje podatkowe. Pojazdy z krótką są kupowane przez przedsiębiorców, którzy nie potrzebują do wykonywania swojego zawodu dużej ładowności, ale środka transportu do przemieszczania się. Do takich zawodów możemy zaliczyć np. adwokatów, radców prawnych doradców podatkowych, malarzy pokojowych. Ograniczenie odliczenia podatku VAT w zależności od ładowności pojazdu oznacza, że jeżeli chcą oni zachować neutralności podatku VAT w prowadzonej przez nich działalności, muszą skorzystać

z możliwości wynikającej z wyroku Magoora. Jednocześnie stawia się takich podatników w gorszej sytuacji w stosunku do tych, których działalność polega na przewożeniu ładunków przekraczających określoną wagę. I w ten sposób podatnik tak jak np. doradca podatkowy jeżeli chce mieć pełne odliczenie VAT (tak jak przedsiębiorca przewożący np. ciężkie ładunki) musi zakupić pojazd z kratką. Dodając do tego fakt, że zakładacie Państwo nieujawniony i nieopodatkowany prywatny użytek pojazdu służbowego w każdym możliwym przypadku, będziemy mieli sytuację gdy działający jednoosobowo doradca podatkowy nie może odliczyć 100% podatku VAT od zakupu i „płaci” ukryty podatek VAT od prywatnego użytku, niezależnie od tego czy ma on miejsce. Zatem rodzaj pojazdów kupowanych przez przedsiębiorców wynika z chęci dostosowania się do ciągłych zmian przepisów prawa, które doprowadziły do obecnej sytuacji. Jednocześnie chcemy zwrócić uwagę, że sytuacja opisana na str 8 i 9 Założeń odnosząca się do zróżnicowania podatkowego samochodów o podobnych konstrukcyjnych i funkcjonalnych walorach wynika z wprowadzonych niezgodnie z przepisami wspólnotowymi zmian w prawie, a nie działalności podatników.

Stąd uważamy, że jedynym rozwiązaniem tej sytuacji jest wprowadzenie pełnego odliczenia VAT od zakupu, leasingu, użytkowania samochodu osobowego wykorzystywanego do działalności gospodarczej.

Opublikowana propozycja zmian w prawie podatkowym będzie miała także bardzo negatywny skutek dla samego rynku sprzedaży samochodów. Przewidujemy, że zachowanie klientów będą rozkładały się w następujący sposób w czasie:

- do końca 2010 roku będzie miał miejsce gwałtowny wzrost popytu na tzw. samochody kratkowe,
- następnie nastąpi bardzo znaczny spadek zakupu samochodów do firm w pierwszym okresie derogacji,
- który pogłębi się w ostatnich 6 – 9 miesiącach okresu derogacji. Faktycznie w ostatnich miesiącach można się spodziewać zatrzymania zakupu samochodów do firm.

Dodatkowo zwracamy uwagę, że ograniczenie prawa do odliczenia może nie przynieść spodziewanych pozytywnych skutków budżetowych. Wprowadzenie takiej regulacji będzie miało istotny wpływ na spadek zakupów samochodów przez przedsiębiorców i w obecnej kryzysowej trudnej sytuacji może spowodować, że budżet nie na tym nie zyska. Przewidywane przez Państwa ujemne straty dla budżetu wynikające z wyroku Magoora są znacznie przeszacowane. Aby osiągnąć takie kwoty jak w Założeniach, to sprzedaż samochodów w 2011 musiałaby wzrosnąć o 50% w stosunku sprzedaży w 2008 roku. Jeżeli weźmiemy wyniki sprzedaży z 2008, 2009 i pierwszych 6 miesięcy 2010 roku to zauważamy, że mamy tendencję spadkową. Dodatkowo wprowadzenie proponowanej regulacji spowoduje spadek sprzedaży do firm i w związku z powyższym faktyczne oszczędności mogą okazać się znacznie mniejsze.

Bardzo dobrym przykładem jest podniesienia stawki akcyzy na początku 2008 roku do 18,6% dla pojazdów z silnikami powyżej 2,0 l, które według naszych danych nie przyniosło dodatkowych dochodów dla budżetu, a było fatalnym sygnałem dla branży i klientów.

Całkowite wyłączenia odliczenia podatku naliczonego od zakupu paliwa do napędu niektórych pojazdów samochodowych nie jest rozwiązaniem korzystnym dla gospodarki i przedsiębiorców. Może powiększyć spadek zainteresowania przedsiębiorców zakupem samochodów i tym samym zmniejszyć ilość nabywanego paliwa. Dodatkowo pragniemy zwrócić uwagę, że z naszych informacji wynika, iż kwestia możliwości odliczenia podatku naliczonego od paliwa jest bardzo istotnym kryterium przy dokonywaniu zakupu lub leasingu pojazdu. W przypadku samochodów tańszych jest ona nawet kluczowa.

Chcielibyśmy także zwrócić uwagę, że w obecnej sytuacji Założenia są niezgodne z prawem wspólnotowym. Zakładają bowiem ograniczenie odliczenia podatku VAT od zakupu, leasingu, wynajmu pojazdu „kratkowego”, na które nie ma niezbędnej do ich wprowadzenia w życie zgody stosownych organów UE.

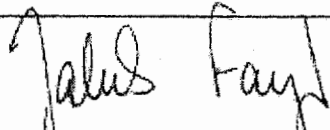
Reasumując pragniemy zwrócić uwagę, że pozostawienie zapisów Założeń w formie proponowanej przez Państwa będzie skutkowało zwiększeniem obciążeń fiskalnych dla przedsiębiorców i innymi wpływami dla budżetu. Dodatkowo wprowadzenie ograniczenia w odliczeniu podatku naliczonego będzie miało bardzo negatywny wpływ dla całej branży samochodowej w Polsce i innych powiązanych sektorów.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	Odpis aktualny z KRS
2	

F. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych**
zgłoszenia dokonanego dnia
(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)

E. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE

Imię i nazwisko	Data	Podpis
Jakub Farys	3 sierpnia 2010 roku	

* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy treść: „ - Zgłoszenie zmiany danych” skreśla się.

** Niepotrzebne skreślić

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

www.inforlex.pl

Skierowano do druku 24 listopada 2010 r.

Cena 2,01 zł + 22% VAT

