

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o podatku akcyzowym

Art. 1. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 864, 1123, 1495, 1501, 1520 i 1556) art. 105 otrzymuje następujące brzmienie:

„Art.105. Stawka akcyzy na samochody osobowe wynosi:

- 1) 18,6% podstawy opodatkowania – dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 centymetrów sześciennych;
- 2) 9,3% podstawy opodatkowania – dla samochodów osobowych:
 - a) stanowiących pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.¹), o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, o pojemności silnika wyższej niż 2000 centymetrów sześciennych, ale nie wyższej niż 3500 centymetrów sześciennych,
 - b) stanowiących pojazd hybrydowy w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. poz. 1124 i 1527) o pojemności silnika wyższej niż 2000 centymetrów sześciennych, ale nie wyższej niż 3500 centymetrów sześciennych;
- 3) 1,55% podstawy opodatkowania – dla samochodów osobowych stanowiących pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, o pojemności silnika spalinowego równej 2000 centymetrów sześciennych lub niższej;
- 4) 3,1% podstawy opodatkowania – dla pozostałych samochodów osobowych.”

Art. 2. Jeżeli obowiązek podatkowy w akcyzie w stosunku do samochodów osobowych, o których mowa w art. 105 pkt 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, powstał przed dniem wejścia w życie tej ustawy, do opodatkowania akcyzą tych samochodów stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia.

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466 i 1501.

UZASADNIENIE

Dyrektywa 2014/94/UE nałożyła na państwa członkowskie obowiązek opracowania Krajowych ram polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Dokument ten stanowi strategię wyznaczającą cele w zakresie rozwoju rynku i infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie. Zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2014/94/UE oraz przewidywanym rozwojem rynku paliw alternatywnych w Polsce, dokument wyznacza cele dla infrastruktury służącej do ładowania pojazdów elektrycznych, tankowania gazem ziemnym pojazdów oraz bunkrowania gazem ziemnym jednostek pływających.

Jednocześnie w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych wskazano komplementarne środki w zakresie stymulacji rozwoju transportu nisko-emisyjnego niezwiązane bezpośrednio z infrastrukturą paliw alternatywnych spełniające jednak wymóg przynajmniej częściowego zastępowania źródeł energii pochodzących z ropy naftowej. W powołanym dokumencie wskazano na możliwość wykorzystania elektrycznych pojazdów hybrydowych jako jednego ze środków rozwoju rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, wskazując na obniżenie stawek podatku akcyzowego jako metodę realizacji tego celu. Niniejsza regulacja wdraża postanowienia Krajowych ram polityki rozwoju paliw alternatywnych w tym zakresie.

W Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce (strategiczny dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r.) zidentyfikowano szereg barier rozwoju elektromobilności. Stwierdzono, że równie ważne w kontekście wspierania budowy infrastruktury paliw alternatywnych jest jednoczesne promowanie całego ekosystemu elektromobilności, w tym przede wszystkim tworzenie zachęt dla nabywców pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi oraz producentów tego typu pojazdów. Wspomniany ekosystem nie będzie prawidłowo funkcjonował, jeżeli wraz z rozwojem infrastruktury i wzrostem podaży pojazdów, nie zostanie zwiększona promocja w zakresie ich wykorzystania, co przyczyni się do wzmocnienia społecznej świadomości dotyczącej zmiany modelu transportu na nisko- i zero-emisyjny.

Przewidziano, że tworzenie się ekosystemu elektromobilności będzie procesem długotrwałym i musi uwzględniać istniejące w Polsce bariery. Zidentyfikowane problemy wynikają nie tylko z aktualnej fazy rozwoju rynku, ale w wielu aspektach z jego faktycznych braków lub zbyt wolnego rozwoju w perspektywie potrzeb i celów związanych z upowszechnieniem stosowania paliw alternatywnych w transporcie. Dodatkowo pożądanym jest wprowadzenie dodatkowych instrumentów służących redukcji emisji CO₂ z sektora transportu przy konieczności - wpisanej m.in. w Polityce Energetycznej Polski do 2030 i dokumentach UE - znaczącego zmniejszenia emisji CO₂.

Ustawa o Elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadziła katalog pojazdów zero- i nisko-emisyjnych związanych bezpośrednio z wykorzystywaniem infrastruktury

przygotowywanej dla tych paliw, tj. pojazd elektryczny, hybrydowy, napędzany wodorem oraz napędzany gazem ziemnym. Najbardziej dostępnym spośród tych pojazdów jest pojazd hybrydowy. Dane rynkowe wskazują, że w Polsce zarejestrowano ok. 90 tys. tego rodzaju pojazdów i ten segment rynku stwarza poważne możliwości dla upowszechniania pojazdów nisko-emisyjnych i dalszej stymulacji stopniowego przechodzenia do pojazdów zero-emisyjnych. W związku ze skalą sprzedaży, pojazdy te mogą również spełnić niebagatelną rolę dla przyspieszenia procesu poprawy jakości powietrza w Polsce, szczególnie w zakresie emisji tlenków azotu i tlenku węgla. Z tego względu wdrożenie ograniczonego wsparcia przewidzianego dla tego typu pojazdów w Krajowych ramach polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz w Planie Rozwoju Elektromobilności w Polsce jest w pełni uzasadnione.

Dotychczas obowiązujące instrumenty w tym zakresie, wprowadzone Ustawą o Elektromobilności, przewidywały czasowe zwolnienie z podatku akcyzowego dla pojazdów hybrydowych. Projektowane przepisy stanowią uzupełnienie tego instrumentu wprowadzane w celu przyspieszenia pożądaných zmian rynkowych oraz dostosowania stosowanych środków do właściwości technologii hybrydowej. Zespół napędowy w elektrycznych pojazdach hybrydowych opiera się w przeważającej większości na jednostkach elektrycznych dużej mocy oraz współpracujących z nimi silnikach o dużej sprawności cieplnej, mniejszym stopniu sprężania i niższych temperaturach pracy. Taki układ napędowy zapewnia znaczne obniżenie emisji szkodliwych substancji. Dotychczasowa regulacja nie uwzględniała specyfiki tych napędów i stanowiła barierę dla rozwoju rynku napędów nisko-emisyjnych w tym zakresie.

Projektowane przepisy wprowadzają zmiany do ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, wprowadzając obniżoną o 50% stawkę tego podatku dla pojazdów hybrydowych. Rozwiązanie to jest spójne z obowiązującym i utrzymanym w mocy całkowitym zwolnieniem z podatku dla elektrycznych pojazdów zero-emisyjnych. Zdaniem projektodawcy, zmiana korzystnie wpłynie na wzrost użytkowania pojazdów nisko-emisyjnych i przyczyni się do upowszechnienia i przyspieszenia transformacji rynkowej w kierunku dalszego rozwoju rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, a w konsekwencji ograniczenia emisji szkodliwych substancji i poprawy jakości powietrza w Polsce.

Wpływ na sektor małych i średnich przedsiębiorstw.

Przemysł samochodowy ze względu na swój rozmiar jest strategiczną gałęzią polskiej produkcji. Motoryzacyjne zakłady produkcyjne zlokalizowane są w całej Polsce. Stanowią nie tylko centra lokalnej przedsiębiorczości, ale także generują wiele miejsc pracy o wysokiej jakości, zarówno w bezpośredniej produkcji pojazdów, części i podzespołów, jak również w jej otoczeniu. Istotną część produkcji komponentów samochodowych jest wykonywana przez rodzime małe i średnie przedsiębiorstwa. Zwiększenie popularności napędów nisko-emisyjnych może doprowadzić do rozwoju nowego, innowacyjnego otoczenia produkcyjnego i serwisowego. Włączenie polskich producentów w produkcję komponentów w nowoczesnych napędach alternatywnych przyczyniłoby się do transferu technologii oraz podniesienia pozycji krajowego przemysłu w globalnych łańcuchach wartości.

Wpływ na sektor finansów publicznych.

Dokładny wpływ regulacji na dochody budżetu państwa pozostaje trudny do oszacowania. Zakłada się jednak brak wpływu na dochody budżetu ze względu na przesunięcie popytu, w ramach tych samych linii pojazdów. Pojazdy o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, w których energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, ze względów technologicznych, wymagają większej pojemności silnika, przy podobnej mocy i istotnie obniżonej emisyjności. Obecna, wyższa stawka akcyzy obniża jednak znacząco popyt na tego typu samochody, pomimo dużo niższego śladu emisyjnego. Dlatego też, dzięki obniżeniu obciążenia akcyzowego na pojazdy hybrydowe o napędzie spalinowo-elektrycznym, w których energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, przewiduje się, że pomimo wyższej ceny, będą one w długiej perspektywie, ze względu na obniżoną konsumpcję paliwa, równie atrakcyjne cenowo, jak pojazdy o klasycznym napędzie spalinowym. Spowoduje to przesunięcie zainteresowania rynku na pojazdy o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, w których energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania i wyrównanie dochodów budżetu przy jednoczesnym obniżeniu emisji szkodliwych substancji w transporcie.

Projekt ustawy rodzi pozytywne skutki społeczno-gospodarcze.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 10 września 2019 r.

BAS-WASiE/WAPM-1836/19
TRYB PILNY

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Ireneusz Zyska)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Projekt przewiduje nowelizację ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 864 ze zmian.; dalej: u.p.akc.) w zakresie ustalenia nowych stawek podatku akcyzowego na samochody osobowe o napędzie hybrydowym spalinowo-elektrycznym (zmiana art. 105 u.p.akc. - art. 1 projektu).

W obecnym stanie prawnym stawka akcyzy na samochody osobowe wynosi:

- 1) dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2.000 centymetrów sześciennych - 18,6% podstawy opodatkowania (art. 105 pkt 1 u.p.akc.),
- 2) dla pozostałych samochodów osobowych - 3,1% podstawy opodatkowania (art. 105 pkt 2 u.p.akc.).

Wnioskodawcy proponują pozostawienie bez zmian stawek podatku akcyzowego dla samochodów osobowych o tradycyjnym (spalinowym) napędzie oraz obniżenie o połowę stawek podatku akcyzowego dla samochodów osobowych o napędzie hybrydowym spalinowo-elektrycznym i uzależnienie ich wysokości, podobnie, jak w przypadku stawek podatku akcyzowego na samochody o tradycyjnym (spalinowym) napędzie, od pojemności silnika. I tak projektowane stawki podatku akcyzowego wynoszą:

1) 18,6% podstawy opodatkowania - dla samochodów osobowych o napędzie innym niż hybrydowy o pojemności silnika powyżej 2.000 centymetrów sześciennych (art. 105 pkt 1 u.p.akc.),

2) 9,3% podstawy opodatkowania - dla samochodów osobowych:

a) stanowiących pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.jedn. Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, ze zmian.)¹, o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, o pojemności silnika wyższej niż 2.000 centymetrów sześciennych, ale nie wyższej niż 3.500 centymetrów sześciennych (art. 105 pkt 2 lit. a u.p.akc.),

b) stanowiących pojazd hybrydowy w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. poz. 1124 ze zmian.)² o pojemności silnika wyższej niż 2000 centymetrów sześciennych, ale nie wyższej niż 3500 centymetrów sześciennych (art. 105 pkt 2 lit. b u.p.akc.),

3) 1,55% podstawy opodatkowania - dla samochodów osobowych stanowiących pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, o pojemności silnika spalinowego równej 2.000 centymetrów sześciennych lub niższej (art. 105 pkt 3 u.p.akc.)

4) 3,1% podstawy opodatkowania - dla pozostałych samochodów osobowych (art. 105 pkt 4 u.p.akc.).

Dotychczasowe stawki podatku akcyzowego (nieuwzględniające podziału na rodzaje napędu: spalinowy lub spalinowo-elektryczny) będą miały zastosowanie do samochodów osobowych, jeżeli obowiązek podatkowy w podatku akcyzowym powstanie przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy (art. 2 projektu).

Projektowana ustawa miałaby wejść w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia (art. 3 projektu).

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Podatek akcyzowy należy do podatków objętych dyspozycją art. 113 TfUE, zgodnie z którym Rada, stanowiąc jednomyślnie zgodnie ze specjalną procedurą ustawodawczą i po konsultacji z Parlamentem Europejskim oraz

¹ Zgodnie art. 2 pkt 33 ustawy - Prawo o ruchu drogowym za pojazd samochodowy uznaje się pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego.

² Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych za pojazd hybrydowy - pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania.

Komitetem Ekonomiczno-Społecznym uchwała przepisy dotyczące harmonizacji ustawodawstw odnoszących się do podatków obrotowych, akcyzy i innych podatków pośrednich w zakresie, w jakim harmonizacja ta jest niezbędna do zapewnienia ustanowienia i funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz uniknięcia zakłóceń konkurencji.

Podstawowym aktem prawa Unii Europejskiej odnoszącym się do wyrobów akcyzowych objętych harmonizacją jest dyrektywa Rady 2008/118/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie ogólnych zasad dotyczących podatku akcyzowego, uchylająca dyrektywę 92/12/EWG (Dz.Urz. UE L 9 z 14 stycznia 2009 r., s. 12; dalej: dyrektywa 2008/118/WE).

Zgodnie z art. 1 ust. 1 tej dyrektywy harmonizacją objęte są: a) produkty energetyczne i energia elektryczna, b) alkohol i napoje alkoholowe, c) wyroby tytoniowe. Harmonizacją w zakresie podatku akcyzowego nie są objęte samochody osobowe, z tym że możliwość opodatkowania podatkiem akcyzowym wyrobów innych niż wymienione w art. 1 ust. 1 dyrektywy 2008/118/WE przewiduje art. 1 ust. 1 akapit pierwszy lit. a tej dyrektywy. Nałożenie takiego podatku nie może jednak powodować zwiększenia formalności przy przekraczaniu granic w handlu pomiędzy państwami członkowskimi.

W tym kontekście należy również przywołać art. 110 TfUE. Zgodnie z akapitem pierwszym tego artykułu żadne państwo członkowskie nie może nakładać bezpośrednio lub pośrednio na produkty innych państw członkowskich podatków wewnętrznych jakiegokolwiek rodzaju wyższych od tych, które nakłada bezpośrednio lub pośrednio na podobne produkty krajowe, zaś zgodnie z jego akapitem drugim żadne państwo członkowskie nie może nakładać na produkty innych państw członkowskich podatków wewnętrznych, które pośrednio chronią inne produkty.

III. Analiza projektu ustawy pod kątem prawa Unii Europejskiej

Projekt dotyczy obniżenia stawek podatku akcyzowego na samochody osobowe o napędzie hybrydowym spalinowo-elektrycznym. Tym samym wysokość stawki podatku akcyzowego na samochody osobowe uzależniona będzie od rodzaju napędu (napęd tradycyjny - spalinowy i napęd hybrydowy - spalinowo-elektryczny) oraz od pojemności silnika.

W przypadku samochodów osobowych o napędzie tradycyjnym (spalinowym) stawka akcyzy pozostaje bez zmian w stosunku do obecnego stanu prawnego i ma wynosić: dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2.000 centymetrów sześciennych - 18,6% podstawy opodatkowania, zaś dla pozostałych samochodów osobowych - 9,3% podstawy opodatkowania (zob. odpowiednio art. 105 pkt 1 i art. 105 pkt 4 u.p.akc. w brzmieniu wynikającym z projektu).

W przypadku samochodów osobowych o napędzie hybrydowym spalinowo-elektrycznym stawki podatku akcyzowego mają zostać obniżone o

połowę i wynosić 9,3%, 1,55% lub 3,1% podstawy opodatkowania (por. odpowiednio art. 105 pkt 2-4 u.p.akc. w brzmieniu wynikającym z projektu).

Stawka 9,3% ma mieć zastosowanie do samochodów osobowych o napędzie hybrydowym o pojemności silnika wyższej niż 2.000 centymetrów sześciennych, ale nie wyższej niż 3.500 centymetrów sześciennych (por. art. 105 pkt 2 u.p.akc. w brzmieniu wynikającym z projektu). Stawka 1,55% ma mieć zastosowanie do samochodów osobowych o napędzie hybrydowym, w którym energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, o pojemności silnika równej 2.000 centymetrów sześciennych lub niższej (por. 105 pkt 3 u.p.akc. w brzmieniu wynikającym z projektu). Stawka 3,1% ma mieć zastosowanie do pozostałych samochodów osobowych (por. art. 105 pkt 4 u.p.akc. w brzmieniu wynikającym z projektu).

Projektowane stawki podatku akcyzowego mają mieć zastosowanie zarówno do samochodów importowanych, nabywanych wewnątrzspółnotowo, jak i produkowanych w kraju.

Tym samym należy uznać, że projektowana ustawa, ustalająca stawki podatku akcyzowego na samochody osobowe i różnicująca ich wysokość od rodzaju napędu (tradycyjny - spalinowy i hybrydowy - spalinowo-elektryczny) oraz pojemności silnika, nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

IV. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Analiz Sejmowych

Jacek Krąwczyk

Deskryptory bazy Rex: podatki, podatek akcyzowy, Unia Europejska

Warszawa, 10 września 2019 r.

BAS-WASiE/WAPM-1837/19
TRYB PILNY

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Ireneusz Zyska) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a ust. 1 regulaminu Sejmu

Projekt przewiduje nowelizację ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 864 ze zmian.; dalej: u.p.akc.) w zakresie ustalenia nowych stawek podatku akcyzowego na samochody osobowe o napędzie hybrydowym spalinowo-elektrycznym (zmiana art. 105 u.p.akc. - art. 1 projektu).

Wnioskodawcy proponują pozostawienie bez zmian stawek podatku akcyzowego dla samochodów osobowych o tradycyjnym (spalinowym) napędzie oraz obniżenie o połowę stawek podatku akcyzowego dla samochodów osobowych o napędzie hybrydowym spalinowo-elektrycznym i uzależnienie ich wysokości, podobnie, jak w przypadku stawek podatku akcyzowego na samochody o tradycyjnym (spalinowym) napędzie, od pojemności silnika. I tak projektowane stawki podatku akcyzowego wynoszą:

1) 18,6% podstawy opodatkowania - dla samochodów osobowych o napędzie innym niż hybrydowy o pojemności silnika powyżej 2.000 centymetrów sześciennych (art. 105 pkt 1 u.p.akc.),

2) 9,3% podstawy opodatkowania – dla samochodów osobowych:

a) stanowiących pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.jedn. Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, ze zmian.)¹, o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, o pojemności silnika wyższej niż 2.000 centymetrów sześciennych, ale nie wyższej niż 3.500 centymetrów sześciennych (art. 105 pkt 2 lit. a u.p.akc.),

¹ Zgodnie art. 2 pkt 33 ustawy - Prawo o ruchu drogowym za pojazd samochodowy uznaje się pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego.

b) stanowiących pojazd hybrydowy w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. poz. 1124 ze zmian.)² o pojemności silnika wyższej niż 2.000 centymetrów sześciennych, ale nie wyższej niż 3.500 centymetrów sześciennych (art. 105 pkt 2 lit. b u.p.akc.),

3) 1,55% podstawy opodatkowania - dla samochodów osobowych stanowiących pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, o hybrydowym napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna nie jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, o pojemności silnika spalinowego równej 2.000 centymetrów sześciennych lub niższej (art. 105 pkt 3 u.p.akc.)

4) 3,1% podstawy opodatkowania - dla pozostałych samochodów osobowych (art. 105 pkt 4 u.p.akc.).

Dotychczasowe stawki podatku akcyzowego (nieuwzględniające podziału na rodzaje napędu: spalinowy lub spalinowo-elektryczny) będą miały zastosowanie do samochodów osobowych, jeżeli obowiązek podatkowy w podatku akcyzowym powstanie przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy (art. 2 projektu).

Projektowana ustawa miałyby wejść w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu ogłoszenia (art. 3 projektu).

Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym nie zawiera przepisów, które mają na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. Projekt nie stanowi projektu ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Analiz Sejmowych

Jacek Krawczyk



Deskryptory bazy Rex: podatki, podatek akcyzowy, Unia Europejska

² Zgodnie z art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych za pojazd hybrydowy - pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania.