

## Podatek samochodowy

W mediach niedawno pojawiła się informacja, że Ministerstwo Finansów pracuje nad nowym podatkiem, który miałby obowiązywać właścicieli samochodów niespełniających normy emisji spalin „Euro 4”, czyli wyprodukowanych przed 2006 rokiem. Szczegóły mają zostać opublikowane we wrześniu bieżącego roku. Aktualne informacje udzielane przez Ministerstwo są dość skąpe. Zgodnie z nimi nowy podatek nie ma na celu zwiększenia dochodów do budżetu, ma jedynie utrzymać je na tym samym poziomie<sup>1</sup>. Nie ma możliwości wprowadzenia dodatkowego podatku, który współistniałby z podatkiem akcyzowym. To sugeruje, że w grę wchodzi przede wszystkim modyfikacja obecnego stanu rzeczy, który przedstawia się następująco.

Podatek akcyzowy wynosi 3,1% od wartości pojazdu w przypadku samochodów wyposażonych w silniki o pojemności skokowej do 2000 cm<sup>3</sup> oraz 18,6% powyżej tej pojemności (Tab. 1). Mimo że jego kryterium może to sugerować, podatek ten nie ma na celu zmniejszenia emisji szkodliwych substancji. Ta zresztą nie zależy tylko od pojemności silnika, lecz także od wieku konstrukcji, zastosowanych fabrycznie systemów oczyszczających spaliny i stanu technicznego samochodu. W praktyce dochody z akcyzy zasilają bezpośrednio budżet państwa, nie mają więc żadnego konkretnego przeznaczenia.

Tab. 1

Stawka akcyzy	
Pojemność skokowa	% wartości pojazdu
< 2000 cm <sup>3</sup>	3,1
> 2000 cm <sup>3</sup>	18,6

Źródło: [http://www.finance.mf.gov.pl/documents/766655/927897/stawki\\_akcyzy\\_2016.pdf](http://www.finance.mf.gov.pl/documents/766655/927897/stawki_akcyzy_2016.pdf)

<sup>1</sup> P. Kozłowski, *7 na 10 kierowców zapłaci nowy podatek?*, [online] moto.pl, dostępny w Internecie: <http://moto.pl/MotoPL/1,88389,20415652,7-na-10-kierowcow-zaplaci-nowy-podatek.html> (dostęp: 15.08.2016).

Należy również wspomnieć, że Senacka Komisja Infrastruktury pracuje nad projektem, który ma obniżyć obecną, wynoszącą 18,6%, stawkę tej daniny na większe silniki<sup>2</sup>. Zgodnie z podaną argumentacją jej wprowadzenie miało wspierać rodzimą produkcję samochodów małowitrazowych, która obecnie praktycznie nie istnieje. Ostatecznie plany te zostały przełożone na później. Być może będą elementem bardziej kompleksowego rozwiązania, którego szczegóły mamy poznać we wrześniu.

Warta wspomnienia jest opłata recyklingowa, która przestała obowiązywać 1 stycznia 2016 roku<sup>3</sup>. Ona także dotyczyła jedynie samochodów importowanych, a jej stała wysokość wynosiła 500 złotych. W tym przypadku mieliśmy do czynienia z podatkiem celowym, gdyż zasilił on Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Godne uwagi jest to, że powyższe podatki dotyczą jedynie pojazdów importowanych, a planowane rozwiązania najprawdopodobniej mają nałożyć opłaty na wszystkich kierowców, także tych, którzy uścili w przeszłości akcyzę oraz opłatę recyklingową. Mogłoby to oznaczać, że zostaną oni objęci podwójnym opodatkowaniem, co jest niezgodne z prawem. W związku z powyższym być może w trakcie dalszych prac nad projektem ta regulacja zostanie zmieniona.

### Co w zamian?

Z nieoficjalnych informacji wynika, że nowe kryterium miałyby opierać się na normie emisji spalin „Euro 4” obowiązującej od 2006 roku. Zatem spełnia ją każdy samochód wyprodukowany po jej wejściu w życie. Z punktu widzenia ochrony środowiska wydaje się ona rozsądna. Obejmuje nie tylko ilość emitowanego przez pojazd dwutlenku węgla, ale przede wszystkim znacznie bardziej szkodliwych dla ludzi substancji, takich jak cząstki stałe czy tlenki azotu. Ich dopuszczalne wartości przedstawia tabela nr 2:

CO – tlenki węgla; NO<sub>x</sub> – tlenki azotu;

HC – węglowodory; PM – cząstki stałe

<sup>2</sup> *Obniżona akcyza na auta z silnikami powyżej 2 litrów?!*, [online] Daily Driver, dostępny w Internecie: <http://daily-driver.pl/nawosci/zmiany-w-prawie-nawosci/obnizona-akcyza-na-auta-z-silnikami-powyzej-2-litrow/> (15.08.2016).

<sup>3</sup> A. Tycner, *Od nowego roku koniec z opłatą recyklingową za auta sprowadzane z zagranicy*, [online] polskieradio.pl, dostępny w Internecie: <http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1565580,Od-nowego-roku-koniec-z-oplata-recyklingowa-za-auta-sprowadzane-z-zagranicy> (15.08.2016).

Tab. 2

Wartości emisji dla nowych pojazdów z silnikiem benzynowym						
	ważne od	CO (g/km)	HC (g/km)	NOx (g/km)	HC+NOx (g/km)	PM
<b>Euro I</b>	12/92	2,72	-	-	0,97	-
<b>Euro II</b>	01/97	2,20	-	-	0,5	-
<b>Euro III</b>	01/00	2,30	0,20	0,15	-	-
<b>Euro IV</b>	01/05	1,00	0,10	0,08	-	-
<b>Euro V</b>	09/09	1,00	0,10	0,06	-	0,005*
<b>Euro VI</b>	08/14	1,00	0,10	0,06	-	0,005*

\* z wtryskiem bezpośrednim

Wartości emisji dla pojazdów z silnikiem benzynowym

Wartości emisji dla nowych pojazdów z silnikiem wysokoprężnym						
	ważne od	CO (g/km)	HC (g/km)	NOx (g/km)	HC+NOx (g/km)	PM
<b>Euro I</b>	01/92	3,16	-	-	1,13	0,14
<b>Euro II</b>	01/96	1,00	0,15	0,55	0,70	0,08
<b>Euro III</b>	01/00	0,64	0,06	0,50	0,56	0,05
<b>Euro IV</b>	01/05	0,50	0,05	0,25	0,30	-
<b>Euro V</b>	09/09	0,50	0,05	0,18	0,23	0,005
<b>Euro VI</b>	08/14	0,50	0,09	0,08	0,17	0,005

Wartości emisji dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym

Źródło: <https://www.ngk.de/pl/technika-w-szczegolach/sondy-lambda/podstawowa-wiedza-o-spalinach/normy-euro/>

Warto zwrócić uwagę na to, że niedawne doniesienia o znacznym przekroczeniu dopuszczalnych norm przez niektóre modele koncernu VAG potwierdzają to, o czym w branży nieoficjalnie mówiło się od dawna. Aby dopuścić samochód do produkcji, wystarczające są badania emisji szkodliwych substancji przeprowadzone w warunkach laboratoryjnych, które znacznie odbiegają od drogowych<sup>4</sup>. W praktyce okazuje się, że podczas zwykłej eksploatacji normy przekraczane są co najmniej kilkukrotnie. Nie można usprawiedliwiać oszustw, których dopuszczają się koncerny motoryzacyjne<sup>5</sup>. Dlatego należy się zastanowić, czy ma sens śrubowanie norm, których i tak nie są one w stanie spełniać przy jednoczesnym zachowaniu innych zalet produktu.

<sup>4</sup> P. Szypulski, *Wielka ściema z normami emisji spalin*, [online] auto-swiat.pl, dostępny w Internecie: <http://www.auto-swiat.pl/eksploatacja/dlaczego-nowe-auta-nie-sa-ekologiczne-wielka-sciema-z-normami-emisji-spalin/l4q07b> (15.08.2016).

<sup>5</sup> *Afera Volkswagena: koncern przyznaje się do kolejnego wielkiego oszustwa*, [online] polskieradio.pl, dostępny w Internecie: <http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1540064,Afera-Volkswagena-koncern-przyznaje-sie-do-kolejnego-wielkiego-oszustwa> (15.08.2016).

Stąd jeśli nowy podatek miałby być opłatą za nadmierne zanieczyszczenie środowiska, rozsądnym kryterium wydają się być normy „Euro”, lecz tylko przy utrzymaniu ich wartości na poziomie dostosowanym do obecnych możliwości technicznych oraz warunków rynkowych.

### Czy na pewno chodzi o środowisko?

Dochody do budżetu z akcyzy wyniosły 1,65 mld zł w 2014 roku, zaś opłaty recyklingowej około trzy razy mniej. Zapewne to ta pierwsza zostanie zastąpiona nowym podatkiem. Prawdopodobnie nowe kryteria również będą sugerowały, że chodzi o walkę z nadmierną emisją spalin, aczkolwiek przy braku określonego celu zapewnią rządowi pełną swobodę dysponowania środkami.

Takie kryterium sprawia, że podatek uderzy w osoby najbiedniejsze, poruszające się starszymi samochodami, i będą premiować zamożniejszych, poruszających się nowymi pojazdami, których dane dotyczące emisji szkodliwych substancji są zaniżone. Jeśli nie chodzi więc o kwestie związane z ochroną środowiska, to dlaczego właśnie od nich ma być uzależniona wysokość daniny?

Rząd powinien ostatecznie ustalić, jaki cel ma podatek akcyzowy. Jeżeli ma on jedynie cel fiskalny, to pozostawia to pełną swobodę w kształtowaniu kryteriów.

Rozwiązaniem powszechnie stosowanym na Zachodzie jest tzw. podatek drogowy. W Niemczech jego wysokość uzależniona jest od pojemności skokowej silnika oraz klasy zanieczyszczeń (związanej bezpośrednio z ilością emitowanego dwutlenku węgla, czyli po prostu spalania)<sup>6</sup>. Ponadto z punktu widzenia ekologii nie ma to sensu, ponieważ nowoczesne motory benzynowe z bezpośrednim wtryskiem paliwa wytwarzają więcej rakotwórczych cząstek stałych niż obecne silniki wysokoprężne. Należy pamiętać, że w Polsce podatek drogowy już istnieje – ma on postać akcyzy zawartej w paliwie. I zgodnie z założeniem powinien być przekazywany na remont istniejących dróg i budowę kolejnych.

<sup>6</sup> *Koszty utrzymania auta – podatek drogowy w Niemczech*, [online] nazachodzie.de, dostępny w Internecie: <http://nazachodzie.de/informacje/koszty-utrzymania-auta--podatek-drogowy-w-niemczech.html> (15.08.2016).

Obecny podatek akcyzowy posiada niepodważalne zalety w stosunku do proponowanych nowych rozwiązań. Po pierwsze dotyczy on jedynie pojazdów sprowadzanych, co pozostawia alternatywę w postaci zakupu tych krajowych. Po drugie jego wysokość zależy od wartości samochodu, czyli również od zamożności kupującego. Oczywiście można argumentować, że jeśli kogoś nie stać na własny środek transportu, to powinien potraktować go jako dobro luksusowe i po prostu z niego zrezygnować. Należy jednak pamiętać, że dla wielu ludzi samochód jest narzędziem pracy lub jedynym środkiem umożliwiającym dojazd do niej (zwłaszcza w mniejszych miejscowościach).

### Podsumowanie

- \* Rząd powinien dokładnie sprecyzować, jaki jest cel wprowadzenia nowego podatku oraz ustalić kryteria z nim powiązane.
- \* Jeżeli uzasadnieniem jest ochrona środowiska, to dobrym rozwiązaniem jest wykorzystanie norm zbliżonych do norm emisji spalin „Euro” (a te wymagają poprawek).
- \* Niedopuszczalne jest nałożenie podwójnego opodatkowania.
- \* Obecny podatek akcyzowy jest rozwiązaniem znacznie mniej uderzającym w najuboższych niż te proponowane.



**Mikołaj Kukliński** – zawodowo związany z branżą motoryzacyjną, absolwent AGH, student Politechniki Śląskiej oraz analityk Centrum Analiz Stowarzyszenia KoLiber.