

Warszawa, 12 października 2022 r.  
KL/393/189/ASW/2022

Pan  
**Artur Soboń**  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Finansów

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z konsultacjami społecznymi projektu ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw oraz przekazaniem stanowiskiem Konfederacji Lewiatan w dniu 5.09.2022 r. wnosimy o ponowne przeanalizowanie kwestii wyłączenia spod regulacji akcyzowych pojazdów przeznaczonych do celów badawczych i rozwojowych.

Obecne przepisy ustawy o podatku akcyzowym wymagają doprecyzowania w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych do badań i jazd testowych. Konieczne jest przeformułowanie art. 100 ust. 4 ustawy tak, aby jednoznacznie wskazywał on, że pojazdy przeznaczone do celów badawczych realizowanych przez firmy badawcze, nie są samochodami osobowymi w rozumieniu przepisów ustawy o podatku akcyzowym. Brak precyzji w przepisach ustawy o podatku akcyzowym pozostawia zbyt szeroki margines dla interpretacji tych przepisów przez administrację skarbową, co wprowadza niepewność i zakłócenia w działalności badawczo - rozwojowej. W przypadku skrajnej wykładni przepisów, podmioty badawcze, które jedynie testują pojazdy, zmuszone byłyby do uiszczenia podatku akcyzowego od każdego pojazdu testowego. W tym scenariuszu koszty, jakie musiałyby ponieść firmy, wykluczałyby prowadzenie takiej działalności badawczo-rozwojowej w Polsce. Przepisy ustawy o podatku akcyzowym są przeszkodą na drodze Polski do zajęcia wiodącej pozycji na światowym rynku segmentu B + R motoryzacji. Dlatego proponujemy zmienić tę sytuację doprecyzowując definicję samochodu osobowego przyjętą w ustawie o podatku akcyzowym w art. 100 ust. 4 poprzez uzupełnienie definicji samochodu osobowego, wskazując, iż pojazd samochodowy zarejestrowany profesjonalnie w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym nie jest samochodem osobowym w myśl przepisów ustawy o podatku akcyzowym. Doprecyzowanie jest konieczne z uwagi na to iż:



- przewóz osób nie jest zasadniczym przeznaczeniem pojazdów testowych, są one mobilną platformą testową przeznaczoną do badań i testów;
- używanie pojazdów do celów testowych nie jest konsumpcją warunkującą opodatkowanie akcyzą;
- podmioty testujące nie nabywają prawa do rozporządzania tymi pojazdami jak właściciel;
- rejestracja samochodu osobowego w rozumieniu ustawy o podatku akcyzowym nie jest tożsama z rejestracją profesjonalną.

Proponujemy zatem poniższe brzmienie art.100 ust. 4 ustawy o podatku akcyzowym:

„Samochody osobowe są to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN 8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, inne niż objęte pozycją 8702, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, z wyłączeniem pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów, które zgodnie z Prawem o ruchu drogowym zostały zarejestrowane profesjonalnie albo nie wymagają rejestracji albo są przeznaczone do celów badawczych realizowanych przez firmę badawczą.”

Proponowane rozwiązanie wprowadza uzupełnienie i doprecyzowanie definicji samochodu osobowego na gruncie ustawy akcyzowej. Wyłącza spod regulacji akcyzowych pojazdy, które zostały zarejestrowane profesjonalnie i zasadniczo nie powinny być traktowane jako przeznaczone do przewozu osób. Jednocześnie zmiany nie wprowadzają ryzyka w postaci unikania opodatkowania, ponieważ rejestracja profesjonalna nie stanowi formy alternatywnej dla standardowej rejestracji pojazdu. Niemniej jednak, zmiana definicji wydaje się być rozwiązaniem najprostszym i neutralnym (a być może nawet - korzystnym) pod kątem obciążeń administracyjnych.

Oczekiwanym efektem proponowanych zmian jest wyeliminowanie większości wątpliwości interpretacyjnych wynikających z obecnej treści przepisu art. 100 ust. 4 ustawy o podatku akcyzowym, definiującego samochody osobowe. Zmiana spowoduje, że te spośród sprowadzanych na terytorium RP pojazdów, które zostaną zarejestrowane profesjonalnie, nie będą podlegać pod przepisy akcyzowe i tym samym nie będą podlegały opodatkowaniu akcyzą. Proponowane rozwiązanie ułatwi działalność podmiotów wykorzystujących samochody osobowe m.in. do celów badawczych. W obecnej sytuacji prawnej, ich działalność obarczona jest dodatkowymi obowiązkami administracyjno-podatkowymi w związku z opodatkowaniem akcyzą wybranych czynności w stosunku do samochodów osobowych. Nieostra definicja samochodu osobowego przy jednoczesnym braku regulacji jednoznacznie zwalniających samochody osobowe przeznaczone do celów badawczych z podatku akcyzowego nakłada na polskich przedsiębiorców dodatkowe obowiązki administracyjno-podatkowe, tym samym zmniejszając ich konkurencyjność w stosunku do podmiotów działających na rynkach posiadających podobne regulacje. Zmiany pozwolą też określić kierunek interpretacyjny dla zdefiniowania przeznaczenia pojazdu - jak wskazuje art. 80s ustawy prawo o ruchu drogowym, profesjonalny dowód rejestracyjny wraz z profesjonalnymi tablicami (tablicą) rejestracyjnymi może zostać wydany dla pojazdu

samochodowego w celu wykonywania jazd testowych tymi pojazdami w ramach działalności gospodarczej. Istotnym przy tym jest, iż na gruncie ustawy prawo o ruchu drogowym pojęcie samochodu definiowane jest znacznie szerzej niż w przepisach akcyzowych, tj. jako pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h. W myśl przyjętego założenia projektowane rozwiązanie ma stanowić “uzupełnienie” definicji samochodu osobowego. Przy rzeczonym założeniu, podjęte działania nie będą więc wprowadzać zmiany definicji pojazdu samochodowego na gruncie regulacji akcyzowych, a pozwolą uznać, iż zmiana przepisów jest jedynie doprecyzowaniem nieostrego fragmentu definicji odnoszącego się do przeznaczenia pojazdu. Możliwym rozwiązaniem powyższego problemu jest więc doprecyzowanie obecnie funkcjonującej definicji samochodu osobowego przykładowo w postaci dodania fragmentu o treści zgodnie, z którą samochód zarejestrowany profesjonalnie w rozumieniu przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym nie stanowi samochodu osobowego w rozumieniu przepisów ustawy akcyzowej. Wskazane rozwiązanie jest bezpieczne dla Skarbu Państwa i nie niesie ze sobą ryzyk podatkowych w postaci unikania opodatkowania akcyzą samochodów osobowych na terytorium RP. Wynika to z faktu, iż proponowane doprecyzowanie definicji oparte zostało o instytucję rejestracji profesjonalnej, która obwarowana jest szeregiem obowiązków i ograniczeń na gruncie ustawy prawo o ruchu drogowym, takich jak:

- ograniczenia co do rodzaju działalności gospodarczej, uprawniającej do rejestracji pojazdów w sposób profesjonalny, jedynie przedsiębiorcy wykonujący określony rodzaj działalności (produkcja, dystrybucja lub badanie pojazdów) mogą ją stosować;
- określone wymagania wobec kierowców prowadzących pojazdy zarejestrowane w sposób profesjonalny;
- konieczność uzyskania decyzji starosty właściwego ze względu na siedzibę albo oddział podmiotu uprawnionego do stosowania rejestracji profesjonalnej;
- obowiązek prowadzenia wykazu pojazdów używanych przez przedsiębiorcę w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i zalegalizowanych profesjonalnych tablic.

Rejestracja profesjonalna nie jest więc formą alternatywą dla standardowej rejestracji pojazdu.

Należy również zwrócić uwagę na rozwiązania stosowane w państwach członkowskich Unii Europejskiej, które są różne. Wynika to z faktu, iż opodatkowanie samochodów osobowych podatkiem akcyzowym nie wynika z regulacji europejskich - kraje członkowskie mają tutaj swobodę kształtowania opodatkowania. W wielu krajach Europy Środkowo-Wschodniej, w tym państwach członkowskich UE (Czechy, Słowacja, Litwa, Łotwa, Estonia oraz Słowenia) samochody osobowe, w ogóle nie podlegają opodatkowaniu podatkiem akcyzowym. Pragniemy podkreślić iż podmioty z branży B+R, zajmujące się m.in. działalnością badawczą w obszarach takich jak np. rozwój systemów bezpieczeństwa do samochodów osobowych zatrudniają wysoce wykwalifikowanych specjalistów. Większość pracowników tego typu podmiotów posiada wykształcenie techniczne i na co dzień zajmuje się sprawami o takim właśnie charakterze. Zgodnie z danymi prezentowanymi w Raporcie Branży Motoryzacyjnej w Polsce

(2021-2022) zatrudnienie w segmencie badawczo rozwojowym wynosiło ogółem 4434 stanowiska pracy dla osób zajmujących się działalnością badawczo-rozwojową, z czego 2836 stanowili badacze, 1342 technicy, a 256 pozostały personel pomocniczy. W chwili obecnej ten typ działalności obarczony jest dodatkowymi obowiązkami administracyjno-podatkowymi. Wynika to z faktu, iż testowane przez takie podmioty maszyny są w obecnej praktyce urzędów uznawane za samochody osobowe podlegające opodatkowaniu akcyzą. Należy przy tym zauważyć, że oprócz samego zwiększenia kosztów, fakt ten wpływa również na występowanie dodatkowych obowiązków administracyjnych związanych z potrzebą rozliczania akcyzy, składania deklaracji itd. Ciężko jest precyzyjnie określić, ile czasu zajmuje tego typu podmiotom bieżąca obsługa zobowiązań, wynikających z objęcia używanych przez nie samochodów podatkiem akcyzowym, niemniej z pewnością jest to dodatkowa uciążliwość administracyjna, której zdjęcie stanowczo odciąży branżę, tym samym czyniąc ją bardziej konkurencyjną w stosunku do krajów, w których samochody osobowe w ogóle nie podlegają podatkowi akcyzowemu. Przeprowadzanie badań i testów, w tym testów systemów bezpieczeństwa do samochodów osobowych jest niezbędne dla rozwoju technologii zapewniającej bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego. Skuteczność takich testów uzależniona jest m.in. od okoliczności, w których są przeprowadzane. W celu prawidłowego zbadania funkcjonowania danej technologii czy wynalazku konieczne jest przeprowadzenie testów na „żywym organizmie” w tym przypadku maszynie – samochodzie osobowym. Zmniejszenie obciążeń w postaci podatku akcyzowego dla samochodów osobowych używanych podczas testów, przełoży się na zmniejszenie kosztów przeprowadzania takich testów. Tym samym umożliwi przeprowadzanie ich w większej ilości, co z kolei wpłynie na rozwój technologii, w tym systemów bezpieczeństwa. Powyższe bezpośrednio wpłynie na bezpieczeństwo Polaków przyspieszając oraz udoskonalając funkcjonujące w samochodach zabezpieczenia pozwalające ograniczać ilość i śmiertelność wypadków samochodowych. Akcyza nie jest podatkiem powszechnym, stanowi ona tzw. podatek pośredni. Obciążenie akcyzą danych produktów ma w teorii spowodować, że zainteresowanie nimi się zmniejszy. Założenie to nie dotyczyło więc maszyn używanych m.in. do celów badawczych. Tego rodzaju samochody są rejestrowane profesjonalnie i w praktyce nie stanowią w ogóle dóbr konsumpcyjnych, są bowiem wykorzystywane jedynie na potrzeby badań i testów. Podmioty z branży B+R ponoszą wysokie koszty zatrudnienia wyspecjalizowanych pracowników oraz zakupu i utrzymania profesjonalnej aparatury i sprzętu. W chwili obecnej mogą być one dodatkowo obciążone podatkiem akcyzowym od pojazdów używanych do celów naukowych. Konieczność opodatkowywania rejestrowanych profesjonalnie samochodów osobowych, podatkiem akcyzowym, w praktyce oznacza zwiększenie kosztów dla użytkowników takich samochodów nawet 18,6% wartości samochodu. Specyfika branży B+R powoduje, iż nowoczesne technologie często jako pierwsze są wdrażane, a więc również testowane, w luksusowych, drogich samochodach, o pojemności silnika powyżej 2000 centymetrów sześciennych oznacza to, iż sama kwota akcyzy może wynieść kilkadziesiąt, a nawet kilkaset tysięcy złotych. W związku ze skalą przemysłu motoryzacyjnego w Polsce, a także faktem, iż zgodnie z danymi GUS na badania i rozwój przedsiębiorstwa z tej branży przeznaczyły w 2019 r. aż 917,7 mln zł, przewiduje się pozytywny wpływ na rynek pracy związany z rozwojem segmentu B+R, oraz branż

powiązanych dzięki odciążeniu sektora o część zobowiązań, jakie proponuje niniejszy projekt. Zgodnie z danymi przedstawionymi w Raporcie Branży Motoryzacyjnej w Polsce (2021-2022), wartość aparatury naukowo-badawczej, jaką dysponują przedsiębiorstwa branży, została oszacowana na koniec 2019 r. na 272,4 mln zł a zatrudnienie w segmencie badawczo-rozwojowym ogółem wyniosło 5052 osób. W latach 2017-2019 aż 49,3% podmiotów branży wprowadziło innowacje produktowe bądź procesowe a 15,3% podmiotów wprowadziło tylko w tym okresie na rynek zupełnie nowe produkty. Okres pandemii przyniósł lekkie załamanie na rynku motoryzacyjnym, niemniej jak wskazują dane zawarte w Raporcie Branży Motoryzacyjnej w Polsce (2021-2022) niezależni producenci deklarują inwestycję w prace projektowe i rozwój nowych technologii na poziomie 8-10% własnych przychodów. W związku z tym, odciążenie tych podmiotów z części zobowiązań podatkowych powinno przełożyć się na wzrost wydatków na badania i rozwój a tym samym na zwiększenie zatrudnienia w tym sektorze. Rozwój rynku nowoczesnych technologii z pewnością przełoży się na spadek emisji szkodliwych pyłów i substancji pochodzących z sektora transportu. W chwili obecnej rynek motoryzacyjny dąży do jak największego ograniczenia ilości uwalnianych do atmosfery zanieczyszczeń i znaczna część prowadzonych badań dotyczy tej właśnie kwestii. W efekcie rozwoju technologii związanej z branżą motoryzacyjną i ograniczeniem emisji szkodliwych substancji do atmosfery może rozwiązać się problem związany z zanieczyszczonym powietrzem w miastach i na obszarach gęsto zaludnionych. Uwolnienie rynku B+R z części zobowiązań podatkowych związanych z podatkiem akcyzowym od samochodów testowych przełoży się na rozwój rynku badań nad nowymi technologiami w motoryzacji. Branża B+R w Polsce stanowi niezwykle przyszłościową gałąź przemysłu motoryzacyjnego a zmiany wprowadzone przez nowelizację zwiększą jej konkurencyjność wobec innych państw, zwłaszcza tych, w których samochody osobowe w ogóle nie podlegają opodatkowaniu akcyzą.

Z poważaniem,



Grzegorz Baczewski  
Dyrektor Generalny Konfederacji Lewiatan