



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-7-14

Druk nr 2095

Warszawa, 29 stycznia 2014 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

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 oraz niektórych innych ustaw z projektem aktu wykonawczego.

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 oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w pkt 33 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 34 w brzmieniu:
„34) pojazdach samochodowych – rozumie się przez to pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.”;
- 2) w art. 8 dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:
„5. Przepis ust. 2 pkt 1 nie ma zastosowania w przypadku użycia (wykorzystywania) pojazdów samochodowych do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika, jeżeli podatnikowi przysługiwało, w całości lub w części, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, obliczoną zgodnie z art. 86a ust. 1, z tytułu:
 - 1) nabycia, importu lub wytworzenia tych pojazdów lub
 - 2) nabycia, importu lub wytworzenia części składowych do tych pojazdów, jeżeli z tytułu nabycia, importu lub wytworzenia tych pojazdów, podatnikowi nie przysługiwało prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego.
6. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i ust. 5, za nabycie towarów uznaje się również przyjęcie ich w używanie na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, innej niż umowy, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2.”;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy oraz ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1342, 1448, 1529 i 1530 oraz z 2013 r. poz. 35, 1027 i 1608.

3) 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, art. 86a, art. 88 i art. 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, art. 86a, art. 88 i art. 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, art. 86a, art. 88 i art. 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 podstawę opodatkowania zgodnie z wartością rynkową, jeżeli okaże się, że związek ten miał wpływ na ustalenie wynagrodzenia z tytułu dostawy towarów lub świadczenia usług.”;

4) art. 86a otrzymuje brzmienie:

„Art. 86a. 1. W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 50% kwoty podatku:

- 1) wynikającej z faktury otrzymanej przez podatnika;
- 2) należnego z tytułu:
 - a) świadczenia usług, dla którego zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 4 podatnikiem jest ich usługobiorca,
 - b) dostawy towarów, dla której zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 5 podatnikiem jest ich nabywca,
 - c) wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów;
- 3) należnego, w przypadku, o którym mowa w art. 33a;

- 4) wynikającej z otrzymanego dokumentu celnego, deklaracji importowej w przypadku, o którym mowa w art. 33b, oraz z decyzji, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 oraz art. 34.

2. Do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, o których mowa w ust. 1, zalicza się wydatki dotyczące:

- 1) nabycia, importu lub wytworzenia tych pojazdów oraz nabycia lub importu ich części składowych;
- 2) używania tych pojazdów na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, związane z tą umową (czynsz, raty lub inne płatności wynikające z takiej umowy);
- 3) nabycia lub importu: paliw silnikowych, oleju napędowego i gazu, wykorzystywanych do napędu tych pojazdów, usług naprawy lub konserwacji tych pojazdów oraz innych towarów i usług związanych z eksploatacją lub używaniem tych pojazdów.

3. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania:

- 1) w przypadku gdy pojazdy samochodowe są:
 - a) wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika lub
 - b) konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu co najmniej 10 osób łącznie z kierowcą, jeżeli z dokumentów wydanych na podstawie przepisów o ruchu drogowym wynika takie przeznaczenie;
- 2) do towarów montowanych w pojazdach samochodowych i do związanych z tymi towarami usług montażu, naprawy i konserwacji, jeżeli przeznaczenie tych towarów wskazuje obiektywnie na możliwość ich wykorzystywania wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika.

4. Pojazdy samochodowe są uznawane za wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika, jeżeli:

- 1) sposób wykorzystywania tych pojazdów przez podatnika, zwłaszcza określony w ustalonych przez niego zasadach ich używania, dodatkowo potwierdzony prowadzoną przez podatnika dla tych pojazdów ewidencją przebiegu pojazdu, wyklucza ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą lub
- 2) konstrukcja tych pojazdów wyklucza ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą lub powoduje, że ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą jest nieistotne.

5. Podatnik nie prowadzi ewidencji przebiegu pojazdu w przypadku pojazdów samochodowych:

- 1) przeznaczonych wyłącznie do:
 - a) odprzedaży,
 - b) sprzedaży, w przypadku pojazdów wytworzonych przez podatnika,
 - c) oddania w odpłatne używanie na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze– jeżeli odprzedaż, sprzedaż lub oddanie w odpłatne używanie tych pojazdów stanowi przedmiot działalności podatnika;
- 2) w odniesieniu do których:
 - a) kwotę podatku naliczonego od wydatków z nimi związanych podatnik oblicza zgodnie z ust. 1 lub
 - b) podatnikowi nie przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od wydatków z nimi związanych.

6. Ewidencja przebiegu pojazdu jest prowadzona od dnia rozpoczęcia wykorzystywania pojazdu samochodowego wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika do dnia zakończenia wykorzystywania tego pojazdu wyłącznie do tej działalności.

7. Ewidencja przebiegu pojazdu zawiera:

- 1) numer rejestracyjny pojazdu samochodowego;
- 2) dzień rozpoczęcia i zakończenia prowadzenia ewidencji;
- 3) stan licznika przebiegu pojazdu samochodowego na dzień rozpoczęcia prowadzenia ewidencji, na koniec każdego okresu rozliczeniowego oraz na dzień zakończenia prowadzenia ewidencji;
- 4) wpis osoby kierującej pojazdem samochodowym dotyczący każdego wykorzystania tego pojazdu obejmujący:
 - a) kolejny numer wpisu,
 - b) datę i cel wyjazdu,
 - c) opis trasy (skąd – dokąd),
 - d) liczbę przejechanych kilometrów,
 - e) imię i nazwisko oraz podpis osoby kierującej pojazdem– potwierdzony przez podatnika w zakresie autentyczności wpisu osoby kierującej pojazdem, jeżeli nie jest ona podatnikiem;

5) liczbę przejechanych kilometrów na koniec każdego okresu rozliczeniowego oraz na dzień zakończenia prowadzenia ewidencji.

8. W przypadku gdy pojazd samochodowy jest udostępniany osobie niebędącej pracownikiem podatnika, wpis wykorzystania pojazdu, o którym mowa w ust. 7 pkt 4:

- 1) jest dokonywany przez osobę, która udostępnia pojazd;
- 2) obejmuje:
 - a) kolejny numer wpisu,
 - b) datę i cel udostępnienia pojazdu,
 - c) stan licznika na dzień udostępnienia pojazdu,
 - d) liczbę przejechanych kilometrów,
 - e) stan licznika na dzień zwrotu pojazdu,
 - f) imię i nazwisko osoby, której udostępniony został pojazd.

9. Do pojazdów samochodowych, o których mowa w ust. 4 pkt 2, należą:

- 1) pojazdy samochodowe, inne niż samochody osobowe, mające jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą:
 - a) klasyfikowane na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van lub
 - b) z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków;
- 2) pojazdy samochodowe, inne niż samochody osobowe, które posiadają kabinę kierowcy z jednym rzędem siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu;
- 3) pojazdy specjalne, które spełniają również warunki zawarte w odrębnych przepisach określone dla następujących przeznaczeń:
 - a) agregat elektryczny/spawalniczy,
 - b) do prac wiertniczych,
 - c) koparka, koparko-spycharka,
 - d) ładowarka,
 - e) podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych,
 - f) żuraw samochodowy

– jeżeli z dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym wynika, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym.

10. Spełnienie wymagań technicznych dla pojazdów samochodowych określonych w ust. 9:

- 1) pkt 1 i 2 stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację, oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu zawierającego odpowiednią adnotację o spełnieniu tych wymagań;
- 2) pkt 3 stwierdza się na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, jeśli wynika z nich, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym.

11. W przypadku gdy w pojeździe samochodowym, dla którego wydano zaświadczenie, o którym mowa w ust. 10 pkt 1, zostały wprowadzone zmiany, w wyniku których pojazd nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 9 pkt 1 lub 2, uznaje się, że pojazd nie jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej:

- 1) od dnia wprowadzenia zmian,
- 2) w przypadku gdy nie można określić dnia wprowadzenia zmian:
 - a) od okresu rozliczeniowego, w którym podatnik po raz pierwszy odliczył podatek naliczony od wydatków związanych z tym pojazdem samochodowym, z zastrzeżeniem lit. b,
 - b) od okresu rozliczeniowego następującego po okresie rozliczeniowym, dla którego podatnik wykaże, że pojazd samochodowy spełniał wymagania, o których mowa w ust. 9 pkt 1 lub 2

– chyba że zachodzi przypadek, o którym mowa w ust. 4 pkt 1.

12. Podatnicy wykorzystujący wyłącznie do działalności gospodarczej pojazdy samochodowe, dla których są obowiązani prowadzić ewidencję przebiegu pojazdu, mają obowiązek złożyć w urzędzie skarbowym informację o tych pojazdach w terminie 7 dni od dnia, w którym poniosą pierwszy wydatek związany z tymi pojazdami.

13. W przypadku niezłożenia w terminie informacji, o której mowa w ust. 12, uznaje się, że pojazd samochodowy jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika dopiero od dnia jej złożenia.

14. W przypadku zmiany wykorzystywania pojazdu samochodowego podatnik jest obowiązany do aktualizacji informacji, o której mowa w ust. 12, najpóźniej na 7 dni przed dniem, w którym dokonuje tej zmiany.

15. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór informacji, o której mowa w ust. 12, uwzględniając, aby zawierała

ona dane pozwalające na identyfikację pojazdu samochodowego, w szczególności markę, model pojazdu i jego numer rejestracyjny, jak również datę poniesienia pierwszego wydatku związanego z danym pojazdem, oraz uwzględniając umożliwienie prawidłowej aktualizacji złożonej informacji.

16. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, inne niż określone w ust. 9 pojazdy samochodowe, o których mowa w ust. 4 pkt 2, uznawane za wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika, wymagania dla tych pojazdów samochodowych oraz dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, uwzględniając specyfikę ich konstrukcji oraz ich zastosowanie, a w przypadku pojazdów mających więcej niż jeden rząd siedzeń również wymóg, aby dopuszczalna masa całkowita była większa niż 3 tony.

17. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, inne niż wskazane w ust. 5 przypadki, w których podatnik nie ma obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu, uwzględniając specyfikę prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej oraz konieczność przeciwdziałania nadużyciom wynikającym z wykorzystywania pojazdów na cele inne niż związane z działalnością gospodarczą.”;

5) po art. 86a dodaje się art. 86b w brzmieniu:

„Art. 86b. Przepisy art. 86a w zakresie wynikającym z upoważnienia Rzeczypospolitej Polskiej do stosowania szczególnego środka stanowiącego odstępstwo od art. 168 dyrektywy 2006/112/WE stosuje się w okresie obowiązywania tego upoważnienia.”;

6) uchyla się art. 88a;

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

„Art. 90b. 1. W przypadku gdy w okresie 60 miesięcy, licząc od miesiąca, w którym odpowiednio nabyto, dokonano importu lub oddano do używania pojazd samochodowy:

1) o którym mowa w art. 86a ust. 3 pkt 1 lit. a, nastąpi zmiana jego wykorzystywania na wykorzystywanie do celów działalności gospodarczej i do celów innych niż działalność gospodarcza, podatnik jest obowiązany do dokonania korekty kwoty podatku naliczonego odliczonej przy nabyciu, imporcie lub wytworzeniu tego pojazdu;

2) w odniesieniu do którego kwotę podatku naliczonego stanowiła kwota, o której mowa w art. 86a ust. 1, nastąpi zmiana jego wykorzystywania na wykorzystywanie wyłącznie do działalności gospodarczej, podatnik jest uprawniony do dokonania korekty kwoty podatku naliczonego odliczonej przy nabyciu, imporcie lub wytworzeniu tego pojazdu.

2. W przypadku gdy w okresie korekty, o której mowa w ust. 1, nastąpi sprzedaż pojazdu samochodowego, uznaje się, że wykorzystanie tego pojazdu zostało zmienione na wykorzystanie wyłącznie do działalności gospodarczej, aż do końca okresu korekty.

3. Przepis ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio również w przypadku, o którym mowa w art. 86a ust. 13.

4. Dla potrzeb korekty, o której mowa w ust. 1, uznaje się, że pojazd samochodowy odpowiednio nie jest już wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej albo jest wykorzystywany wyłącznie do takiej działalności począwszy od miesiąca, w którym nastąpiła zmiana jego wykorzystywania. Korekty tej dokonuje się w deklaracji za okres rozliczeniowy, w którym nastąpiła zmiana, w kwocie proporcjonalnej do pozostałego okresu korekty.

5. W przypadku gdy podatnik wykorzystuje pojazd samochodowy w działalności gospodarczej również do czynności zwolnionych od podatku bez prawa do odliczeń, kwota korekty, o której mowa w ust. 1, powinna uwzględniać proporcję określoną w art. 90, zastosowaną przy odliczeniu.

6. W przypadku pojazdów samochodowych o wartości początkowej nieprzekraczającej 15 000 zł, korekty, o której mowa w ust. 1, dokonuje się, jeżeli zmiana ich wykorzystywania nastąpiła w okresie 12 miesięcy, licząc od miesiąca, w którym odpowiednio nabyto, dokonano importu lub oddano do używania ten pojazd samochodowy. Przepisy ust. 2–5 stosuje się odpowiednio.”;

8) w art. 103 uchyla się ust. 6;

9) uchyla się art. 105.

Art. 2. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

„19a) samochodzie osobowym – oznacza to pojazd samochodowy w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, z wyjątkiem spełniającego wymagania techniczne:

- a) pojazdu samochodowego mającego jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą:
 - klasyfikowanego na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van lub
 - z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków,
- b) pojazdu samochodowego, który posiada kabinę kierowcy mającą jeden rząd siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu,
- c) pojazdu specjalnego, jeżeli z dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym wynika, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym i jeżeli spełnione są również warunki zawarte w odrębnych przepisach określone dla następujących przeznaczeń:
 - agregat elektryczny/spawalniczy,
 - do prac wiertniczych,
 - koparka, koparko-spycharka,
 - ładowarka,
 - podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych,
 - żuraw samochodowy,
- d) pojazdów samochodowych określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 86a ust. 16 ustawy o podatku od towarów i usług;”;

2) uchyla się art. 5d;

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540 oraz z 2013 r. poz. 21, 888, 1027, 1036, 1287, 1304, 1387 i 1717.

3) po art. 5d dodaje się art. 5e w brzmieniu:

„Art. 5e. Spełnienie wymagań technicznych dla pojazdów samochodowych określonych w:

- 1) art. 5a pkt 19a lit. a i b stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację, oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu zawierającego odpowiednią adnotację o spełnieniu tych wymagań;
- 2) art. 5a pkt 19a lit. c stwierdza się na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.”;

4) w art. 14:

a) w ust. 2 w pkt 7f część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– w tej części, w jakiej dokonano korekty powodującej zwiększenie podatku odliczonego zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług;”;

b) ust. 2d otrzymuje brzmienie:

„2d. Przepis ust. 2 pkt 7f stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o której mowa w przepisach ustawy o podatku od towarów i usług.”;

5) w art. 23:

a) w ust. 1 w pkt 43 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) kwota podatku od towarów i usług, nieuwzględniona w wartości początkowej środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, podlegających amortyzacji zgodnie z art. 22a–22o, lub dotycząca innych rzeczy lub praw niebędących środkami trwałymi lub wartościami niematerialnymi i prawnymi podlegającymi tej amortyzacji – w tej części, w jakiej dokonano korekty powodującej zmniejszenie podatku odliczonego zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług;”;

b) ust. 3c otrzymuje brzmienie:

„3c. Przepis ust. 1 pkt 43 lit. c stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o której mowa w przepisach ustawy o podatku od towarów i usług.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4a pkt 9a otrzymuje brzmienie:

„9a) samochodzie osobowym – oznacza to pojazd samochodowy w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, z wyjątkiem spełniającego wymagania techniczne:

- a) pojazdu samochodowego mającego jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą:
 - klasyfikowanego na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van lub
 - z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków,
- b) pojazdu samochodowego, który posiada kabinę kierowcy mającą jeden rząd siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu,
- c) pojazdu specjalnego, jeżeli z dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym wynika, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym i jeżeli spełnione są również warunki zawarte w odrębnych przepisach określone dla następujących przeznaczeń:
 - agregat elektryczny/spawalniczy,
 - do prac wiertniczych,
 - koparka, koparko-spycharka,
 - ładowarka,
 - podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych,
 - żuraw samochodowy,
- d) pojazdów samochodowych określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 86a ust. 16 ustawy o podatku od towarów i usług;”;

2) uchyla się art. 4c;

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 781, Nr 178, poz. 1059, Nr 205, poz. 1202 i Nr 234, poz. 1389 i 1391, z 2012 r. poz. 362, 596, 769, 1010, 1342, 1448 i 1540, z 2013 r. poz. 21, 613, 888, 1012, 1027, 1036, 1287 i 1387 oraz z 2014 r. poz. 40.

3) po art. 4c dodaje się art. 4d w brzmieniu:

„Art. 4d. Spełnienie wymagań technicznych dla pojazdów samochodowych określonych w:

- 1) art. 4a pkt 9a lit. a i b stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację, oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu zawierającego odpowiednią adnotację o spełnieniu tych wymagań;
- 2) art. 4a pkt 9a lit. c stwierdza się na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.”;

4) w art. 12:

a) w ust. 1 w pkt 4g część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– w tej części, w jakiej dokonano korekty powodującej zwiększenie podatku odliczonego zgodnie z ustawą o podatku od towarów i usług;”;

b) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Przepis ust. 1 pkt 4g stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o której mowa w ustawie o podatku od towarów i usług.”;

5) w art. 16:

a) w ust. 1 w pkt 46 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) kwota podatku od towarów i usług, nieuwzględniona w wartości początkowej środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, podlegających amortyzacji zgodnie z art. 16a–16m, lub dotycząca innych rzeczy lub praw niebędących środkami trwałymi lub wartościami niematerialnymi i prawnymi podlegającymi tej amortyzacji – w tej części, w jakiej dokonano korekty powodującej zmniejszenie podatku odliczonego zgodnie z ustawą o podatku od towarów i usług;”;

b) ust. 7c otrzymuje brzmienie:

„7c. Przepis ust. 1 pkt 46 lit. c stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o której mowa w ustawie o podatku od towarów i usług.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 72:
 - a) w ust. 1 uchyla się pkt 8,
 - b) uchyla się ust. 1a;
- 2) w art. 74 ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Czasowej rejestracji, o której mowa w ust. 2 pkt 1, można dokonać, pomimo braku dołączonych do wniosku o rejestrację dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 6 i 6a. Dokumenty te powinny zostać złożone przed wydaniem dowodu rejestracyjnego.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy (Dz. U. z 2013 r. poz. 186, z późn. zm.⁶⁾) po art. 56 dodaje się art. 56a w brzmieniu:

„Art. 56a. § 1. Podatnik, który wbrew obowiązkowi nie składa właściwemu organowi podatkowemu informacji, o której mowa w art. 86a ust. 12 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, albo składa ją po terminie lub podaje w niej dane niezgodne ze stanem rzeczywistym, dokonując odliczenia podatku niezgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług, podlega karze grzywny do 720 stawek dziennych.

§ 2. W wypadku mniejszej wagi, sprawca czynu zabronionego określonego w § 1 podlega karze grzywny za wykroczenie skarbowe.

§ 3. Nie podlega karze określonej w § 1 i 2 podatnik, który złożył właściwemu organowi podatkowemu informację, o której mowa w art. 86a ust. 12 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, po terminie, jeżeli złożenie tej informacji nastąpiło przed dniem:

- 1) rozpoczęcia czynności sprawdzających w zakresie podatku od towarów i usług;
- 2) doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli podatkowej lub postępowania kontrolnego w ramach kontroli skarbowej w zakresie podatku od towarów i usług, a w przypadku gdy nie stosuje się zawiadomienia – przed dniem

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448 oraz z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 1036, 1149, 1247 i 1304.

wszczęcia takiej kontroli lub postępowania, jeśli nie miał miejsca przypadek wskazany w pkt 1;

- 3) wszczęcia postępowania podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług, jeśli nie miały miejsca przypadki wskazane w pkt 1 i 2.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012 r. poz. 1282, z późn. zm.⁷⁾) w załączniku w części II uchyla się ust. 11.

Art. 7. 1. W przypadku użycia (wykorzystywania) przez podatnika do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika pojazdów samochodowych nabytych, importowanych lub wytworzonych przez podatnika, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przy których nabyciu, imporcie lub wytworzeniu kwotę podatku naliczonego stanowiło 50% lub 60% kwoty podatku:

- 1) wynikającej z faktury otrzymanej przez podatnika,
- 2) należnego z tytułu:
 - a) świadczenia usług, dla którego zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1 podatnikiem jest ich usługobiorca,
 - b) dostawy towarów, dla której zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1 podatnikiem jest ich nabywca,
 - c) wewnątrzspółnotowego nabycia towarów,
- 3) należnego, w przypadku, o którym mowa w art. 33a ustawy zmienianej w art. 1,
- 4) wynikającej z otrzymanego dokumentu celnego, deklaracji importowej w przypadku, o którym mowa w art. 33b ustawy zmienianej w art. 1, oraz z decyzji, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 oraz art. 34 tej ustawy

– nie więcej jednak niż odpowiednio 5 000 zł lub 6 000 zł, nie stosuje się art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.

2. Dla potrzeb ust. 1 przepis art. 8 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się odpowiednio.

Art. 8. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 4 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nabytych, importowanych, wytworzonych przez podatnika lub używanych na podstawie umowy najmu, dzierżawy,

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448 i 1512 oraz z 2013 r. poz. 21, 455 i 1650.

leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:

- 1) ewidencję, o której mowa w art. 86a ust. 4 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, prowadzi się począwszy od dnia, w którym poniesiono pierwszy, od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wydatek związany z tymi pojazdami;
- 2) informację, o której mowa w art. 86a ust. 12 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, składa się w terminie 7 dni od dnia, w którym poniesiono pierwszy, od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wydatek związany z tymi pojazdami.

Art. 9. 1. Dodatkowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 86a ust. 10 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, powinno być przeprowadzone w terminie najbliższego obowiązkowego okresowego badania technicznego, nie później jednak niż przed upływem 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Jeżeli przed terminem najbliższego obowiązkowego badania technicznego lub przed upływem 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pojazd, o którym mowa w art. 86a ust. 9 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jest przedmiotem dostawy, dodatkowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 86a ust. 10 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, powinno być przeprowadzone nie później niż przed dniem dokonania dostawy.

3. Zaświadczenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dla pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność na potrzeby stosowania art. 86a ust. 9 pkt 1 lit. a tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 10. 1. Przepisy art. 90b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do pojazdów samochodowych nabytych, importowanych lub wytworzonych przez podatnika od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Przepisy art. 90b ust. 1 pkt 2 oraz ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się również odpowiednio do sprzedaży pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 7.

Art. 11. 1. Obniżenia kwoty lub zwrotu różnicy podatku należnego nie stosuje się do nabywanych przez podatnika do dnia 30 czerwca 2015 r. paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu, wykorzystywanych do napędu:

- 1) samochodów osobowych;
- 2) innych niż samochody osobowe pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, w których liczba miejsc (siedzeń) łącznie z miejscem dla kierowcy wynosi:
 - a) 1 – jeżeli dopuszczalna ładowność jest mniejsza niż 425 kg,
 - b) 2 – jeżeli dopuszczalna ładowność jest mniejsza niż 493 kg,
 - c) 3 lub więcej – jeżeli dopuszczalna ładowność jest mniejsza niż 500 kg.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy pojazdów samochodowych, które są wykorzystywane przez podatnika wyłącznie do działalności gospodarczej.

3. Dopuszczalna ładowność pojazdu oraz liczba miejsc (siedzeń), o których mowa w ust. 1 pkt 2, określona jest na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym. Pojazdy, które w dokumentach, o których mowa w zdaniu pierwszym, nie mają określonej dopuszczalnej ładowności lub liczby miejsc, uznaje się również za samochody osobowe, o których mowa w ust. 1 pkt 1.

Art. 12. 1. W przypadku pojazdów samochodowych będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w stosunku do których na dzień poprzedzający dzień wejścia w życie niniejszej ustawy kwotę podatku naliczonego stanowiła cała kwota podatku od towarów i usług wykazanego na fakturze, nie stosuje się art. 86a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w odniesieniu do wydatków, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 2 tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie w odniesieniu do umów, o których mowa w tym przepisie:

- 1) bez uwzględnienia zmian umowy dokonywanych po wejściu w życie niniejszej ustawy oraz
- 2) pod warunkiem że:
 - a) pojazdy samochodowe będące przedmiotem tych umów zostały wydane podatnikowi przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy,

- b) umowa została zarejestrowana przez podatnika dokonującego odliczenia we właściwym dla niego urzędzie skarbowym najpóźniej w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 13. 1. Przepisy ustaw zmienianych w art. 2 i art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do samochodów osobowych:

- 1) nabytych lub wytworzonych przez podatnika od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 2) używanych na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 10 ust. 2, przepisy art. 14 ust. 2 pkt 7f i ust. 2d oraz art. 23 ust. 1 pkt 43 lit. c i ust. 3c ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 12 ust. 1 pkt 4g i ust. 10 oraz art. 16 ust. 1 pkt 46 lit. c i ust. 7c ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się odpowiednio.

Art. 14. W przypadku gdy przed dniem 1 stycznia 2015 r. dokonano czasowej rejestracji, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 4, bez dołączonego do wniosku o rejestrację zaświadczenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 8 tej ustawy, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 1 stycznia 2015 r., wydanie dowodu rejestracyjnego po dniu 1 stycznia 2015 r. nie wymaga złożenia tego zaświadczenia.

Art. 15. Przepis art. 7 stosuje się do rozliczeń za okresy rozliczeniowe rozpoczynające się od dnia 1 stycznia 2014 r.

Art. 16. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 8 i 9, art. 4 i art. 6, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

UZASADNIENIE

I. Wprowadzenie

Projektowana ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o VAT” oraz w ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.), ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 74, poz. 397, z późn. zm.), ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012 r. poz. 1282, z późn. zm.). Zmiany dostosowujące wprowadzane są także w ustawie z dnia 10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy (Dz. U. z 2013 r. poz. 186, z późn. zm.).

Podstawowym celem projektowanych zmian jest kompleksowe uregulowanie w przepisach o podatku od towarów i usług zasad odliczania i rozliczania wydatków dotyczących samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Podstawą wprowadzenia ww. zmian jest przede wszystkim decyzja wykonawcza Rady upoważniająca Rzeczpospolitą Polską do stosowania środków stanowiących odstępstwo od art. 26 ust. 1 lit. a) i art. 168 dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 353 z 28.12.2013, str. 51), zwana dalej „decyzją wykonawczą”. Wprawdzie decyzja wykonawcza obowiązuje do dnia 31 grudnia 2016 r. jednak zgodnie z art. 3 ust. 2 tej decyzji zakłada się wystąpienie o przedłużenie środków określonych w przedmiotowej decyzji na kolejne lata (z uwzględnieniem wniosków płynących ze sprawozdania dotyczącego stosowania tych szczególnych regulacji).

Konsekwencją zmian w podatku VAT są zmiany dostosowawcze w podatkach dochodowych.

Problem dotyczący zakresu wykorzystywania przez podatników VAT w ramach prowadzonej działalności gospodarczej samochodów osobowych i innych pojazdów samochodowych (do 3,5 tony) został zidentyfikowany przez większość państw członkowskich Unii Europejskiej. Samochody te są bowiem niezbędne w działalności gospodarczej, równocześnie jednak – jako niezbędne w życiu prywatnym – są także wykorzystywane do celów prywatnych podatnika lub jego pracowników. Z uwagi na

specyfikę tych samochodów polegającą na możliwości równoczesnego wykorzystywania ich do celów „służbowych” i „prywatnych” bardzo trudne jest dokładne określenie zakresu wykorzystywania pojazdów do celów niezwiązanych z prowadzeniem działalności gospodarczej. Jeśli nawet w niektórych przypadkach jest to możliwe, procedura z tym związana jest często bardzo skomplikowana i uciążliwa, zarówno dla podatników, jak i dla administracji podatkowej. Brak prostych zasad (często mających źródło w obiektywnych przesłankach) odliczania podatku naliczonego z tytułu wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, które z uwagi na swoją konstrukcję mogą być wykorzystywane także do celów prywatnych, lub zasad opodatkowywania tego użytku prywatnego sprzyja nadużyciom w podatku VAT, polegającym na nieuzasadnionym odliczaniu tego podatku lub uchylaniu się od opodatkowania, wynikającemu z niewłaściwego prowadzenia dokumentacji podatkowej. Problem ten został również dostrzeżony przez Komisję Europejską, która w 2004 r. podjęła próbę zharmonizowania zakresu kosztów, dla których uzasadnione jest wyłączenie prawa do odliczenia¹ i zaproponowała uzgodnienie przepisów dotyczących między innymi samochodów osobowych. Ponieważ zbliżanie przepisów w tym zakresie nie pozostawało bez wpływu na budżety państw członkowskich do chwili obecnej nie zdołano osiągnąć porozumienia w tej kwestii.

Mając na uwadze powyższe oraz systemowe założenia podatku od wartości dodanej, a w szczególności zasadę neutralności, zgodnie z którą podatnikowi przysługuje prawo do odliczenia kwoty podatku naliczonego zawartego w nabywanych towarach i usługach, które związane są wyłącznie z czynnościami opodatkowanymi wykonywanymi w ramach prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej, w kilkunastu państwach członkowskich Unii Europejskiej wprowadzono ograniczone prawo do odliczenia podatku naliczonego w odniesieniu do samochodów osobowych i pojazdów samochodowych konstrukcyjnie im podobnych. Z uwagi na wspomniany brak harmonizacji w tym obszarze podstawą prawną takich działań są decyzje derogacyjne wydane na podstawie art. 395 dyrektywy 2006/112/WE lub też ograniczenia zachowane przez państwa członkowskie na podstawie zasady stand still.

¹ Wniosek z dnia 29 października 2004 r. dotyczący dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 77/388/EWG w celu uproszczenia zobowiązań wynikających z podatku od wartości dodanej (COM/2004/0728, końcowy CNS 2004/0261,0262).

Z analizy informacji zamieszczonych w bazie portalu Międzynarodowego Biura Dokumentacji Fiskalnej (IBFD) wynika, że ograniczenia w odliczaniu podatku VAT są stosowane w 19 państwach członkowskich. W 6 państwach stosuje się częściowe ograniczenie w odliczaniu podatku, natomiast 13 państw członkowskich co do zasady stosuje całkowity zakaz odliczania podatku z tytułu nabywania tego typu pojazdów. Poniżej przedstawiono ogólne zasady dotyczące odliczania podatku VAT przy nabyciu samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych stosowane przez poszczególne państwa członkowskie.

Włochy na mocy decyzji derogacyjnych (decyzja otrzymana w 2007 r. jest sukcesywnie przedłużana na kolejne lata²) stosują ograniczenie do 40% prawa do odliczenia podatku na wydatki związane z pojazdami, które nie są wykorzystywane wyłącznie do celów działalności gospodarczej. Państwo włoskie uznało bowiem, że tylko w 40% przedmiotowe pojazdy wykorzystywane są do celów działalności gospodarczej podatnika, natomiast pozostałe 60% związane jest z prywatnym użytkowaniem.

Ograniczone prawo do odliczenia podatku od wydatków związanych z pojazdami, które nie są używane wyłącznie do celów działalności gospodarczej stosowane jest również w Rumunii. Podstawą stosowanego ograniczenia jest decyzja wykonawcza Rady z dnia 26 kwietnia 2012 r. (2012/232/UE)³. Z preambuły tej decyzji wynika, że władze Rumunii uznały, że pojazdy silnikowe do 3,5 tony co do zasady tylko w połowie są wykorzystywane do celów działalności gospodarczej. W związku z tym przyjęto, że podatnicy mają prawo do odliczenia 50% kwoty podatku od wydatków związanych z takimi pojazdami.

W Wielkiej Brytanii obowiązują również limity w odliczaniu podatku w związku z użytkowaniem przez podatników podobnego typu samochodów. Stosowane dotychczas ograniczenie zostało przedłużone do dnia 31 grudnia 2016 r. (decyzja Rady z dnia 15 listopada 2013 r. 2013/681/UE⁴). Wielka Brytania wskazała, że 50% limit odliczania odpowiada rzeczywistemu wykorzystywaniu tych pojazdów i w dalszym ciągu powinien mieć zastosowanie.

² Ostatnia decyzja derogacyjna z dnia 15 listopada 2013 r. Nr 2013/679/UE – Dz. Urz. UE L 316 z 27.11.2013, str. 37.

³ Dz. Urz. UE L 117 z 01.05.2012, str. 7.

⁴ Dz. Urz. UE L 316 z 27.11.2013, str. 41.

Na mocy decyzji Rady z dnia 22 kwietnia 2013 r. (2013/191/UE)⁵ ograniczenie w odliczaniu podatku w związku z ponoszonymi wydatkami związanymi z tego typu samochodami wprowadziła także Łotwa. W tym państwie członkowskim uznano, że samochody osobowe wykorzystywane są do celów działalności gospodarczej tylko w 80%, w związku z tym w takiej części podatek może zostać odliczony.

W każdym z ww. państw członkowskich wprowadzeniu ograniczenia w odliczaniu podatku VAT towarzyszyło – w celu uniknięcia podwójnego opodatkowania – równoczesne zawieszenie poboru tego podatku od użytku prywatnego pojazdów objętych tym ograniczeniem.

Z wnioskiem o możliwość stosowania ograniczenia w odliczaniu podatku VAT od wydatków związanych z tego typu samochodami wystąpiła również Estonia, która wyraziła chęć wprowadzenia ograniczenia od 1 lipca 2014 r. Obecnie nie są stosowane ograniczenia w prawie do odliczenia podatku w zakresie samochodów i paliwa do ich napędu.

Ograniczone do 50% prawo do odliczenia podatku od pojazdów używanych na potrzeby transportu pasażerskiego i transportu towarów (w tym pojazdy używane do przewozu pasażerów i towarów) stosowane jest również w Belgii.

Na terenie Hiszpanii obowiązuje zasada, zgodnie z którą podatek VAT podlega odliczeniu od tego typu pojazdów w 50%. Możliwe jest odliczenie w innej wysokości niż 50%, jednakże wówczas podatnik musi wykazać, że używa takiego pojazdu do działalności gospodarczej w wyższej proporcji.

Wszystkie wymienione powyżej państwa członkowskie Unii Europejskiej podkreślają, że w przypadku wykorzystywania ww. pojazdów bardzo trudne jest dokładne określenie zakresu ich wykorzystywania do celów niezwiązanych z prowadzeniem działalności gospodarczej, a nawet jeśli jest to możliwe, procedura jest bardzo skomplikowana i czasochłonna. W związku z tym ułatwieniem w takiej sytuacji jest wprowadzenie ograniczenia w odliczaniu podatku z tego tytułu przy równoczesnym odejściu od obowiązku rozliczania VAT w przypadku wykorzystywania takich pojazdów do prywatnych celów.

⁵ Dz. Urz. UE L 113 z 25.04.2013, str. 11.

W kilkunastu państwach członkowskich w stosunku do tego typu pojazdów stosuje się całkowite ograniczenie w odliczaniu, np. w Bułgarii podatek VAT z tytułu nabycia samochodu osobowego nie podlega odliczeniu. Istnieje możliwość odliczenia podatku tylko jeżeli samochód jest wynajmowany.

Całkowity zakaz odliczania podatku z tego tytułu stosuje również Cypr. Wyjątkiem od zakazu odliczania są objęte między innymi pojazdy, które zostały nabyte w celu ich zbycia (pojazd musi być sprzedany przed jego użyciem).

Również w Danii podatek VAT z tytułu nabycia, wynajmu/leasingu samochodów przeznaczonych do przewozu do 9 osób nie podlega odliczeniu.

Natomiast we Francji podatnicy nie mają prawa do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia pojazdów, które są przeznaczone do transportu osób, nawet jeżeli pojazdy te są wykorzystywane również do przewozu towarów. Wyjątkiem są m.in. pojazdy mające być przedmiotem leasingu.

Brak prawa do odliczenia podatku VAT w stosunku do pojazdów posiadających do 9 miejsc stosowany jest również w Grecji.

Całkowity zakaz odliczania podatku przy nabyciu tego typu pojazdów funkcjonuje również na terenie Irlandii. Wyjątek stanowią m.in. samochody przeznaczone do odprzedaży.

Brak prawa do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia samochodów osobowych jest również stosowany w Szwecji. W tym państwie członkowskim funkcjonuje również ograniczone do 50% prawo do odliczenia podatku, które ma zastosowanie do pojazdów leasingowanych lub wynajmowanych do celów działalności gospodarczej.

Na Węgrzech co do zasady podatek VAT od tego typu samochodów nie może być odliczany. Wyjątek stanowią m.in. samochody przeznaczone do odprzedaży.

Natomiast w Austrii podatnicy nie mogą odliczyć podatku VAT od wydatków z tytułu nabycia, wynajmu, leasingu czy utrzymania i używania samochodów osobowych.

Całkowity zakaz odliczania podatku VAT przy zakupie czy wynajęciu samochodów osobowych i niektórych pojazdów stosuje również Chorwacja.

Na Litwie podatnicy nie mają prawa do odliczania podatku VAT przy zakupie samochodów osobowych, które przeznaczone są do przewozu nie więcej niż 9 osób (wraz z kierowcą).

Całkowity zakaz odliczania podatku VAT przy zakupie pojazdów silnikowych oraz paliwa wykorzystywanego do ich napędu obowiązuje również na Malcie.

Również w Portugalii obowiązuje całkowity zakaz odliczania podatku VAT przy zakupie pojazdów silnikowych i paliwa do ich napędu. Wyjątkiem zostały objęte niektóre paliwa, tj. olej napędowy, gaz płynny i biopaliwa – przy nabyciu których stosuje się 50% ograniczenie.

Finlandia dopuszcza w przypadku samochodów osobowych pełne odliczenie podatku od wydatków związanych z tego typu pojazdami, ale pod warunkiem że wydatki te są całkowicie związane z działalnością gospodarczą podatnika.

Luksemburg nie stosuje żadnych ograniczeń w odliczaniu podatku związanego z wykorzystywanymi przez podatników pojazdami, ale przy wskazaniu, że poniesione wydatki związane są z prowadzoną działalnością gospodarczą.

Niemcy na mocy decyzji wykonawczej Rady z dnia 13 listopada 2012 r. (2012/705/UE)⁶ stosują całkowity zakaz odliczania podatku od towarów i usług (w tym również w stosunku do samochodów) wykorzystywanych w ponad 90% do celów prywatnych podatnika lub jego pracowników. Jeżeli jednak ww. współczynnik jest niższy wówczas podatnik ma prawo do odliczenia podatku w całości, jednakże każdorazowe prywatne użycie musi być opodatkowane.

Pełne prawo do odliczenia podatku w stosunku do nabywanych przez podatnika samochodów stosowane jest również w Czechach. Jeżeli jednak samochód używany jest do celów innych niż działalność gospodarcza wówczas, podobnie jak w systemie niemieckim, podatnik obowiązany jest do opodatkowania takiego użycia.

W Holandii podatnicy odliczają podatek VAT od nabywanych pojazdów, jednakże każdorazowe użycie do celów prywatnych skutkuje obowiązkiem rozliczenia podatku z tego tytułu.

Brak jest informacji w IBFD co do zasad odliczenia podatku w stosunku do nabywanych przez podatnika samochodów na Słowacji i w Słowenii.

⁶ Dz. Urz. UE L 319 z 16.11.2012, str. 8.

Problemy dotyczące określenia zakresu wykorzystywania samochodów osobowych i niektórych pojazdów samochodowych do celów niezwiązanych z prowadzeniem działalności gospodarczej zostały również zdiagnozowane w Polsce. Problemom tym towarzyszyło „sztuczne” kształtowanie się rynku samochodowego wywołane konsekwencjami płynącymi z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE) w sprawie C-414/07 Magoora. W rzeczywistości doszło do zróżnicowania rynku samochodowego, którego przyczyną było w dużej mierze nierówne podatkowe traktowanie poszczególnych, podobnych samochodów. Analizując różne koncepcje usuwania zakłóceń na rynku samochodowym oraz potrzebę zapewnienia neutralności podatkowej, uznano, że w warunkach polskich optymalnym wyborem (z punktu widzenia zachowania równowagi budżetowej i zachowania interesów podatników wykorzystujących samochody w działalności gospodarczej) będzie wdrożenie koncepcji ograniczonego prawa do odliczania z jednoczesnym brakiem opodatkowania ich użytku prywatnego. Odrzucono w ramach tych analiz ideę pełnego odliczenia VAT i opodatkowania użytku prywatnego na zasadach ogólnych (idea była zbyt kosztowna dla budżetu państwa, wiązała się również z wyrażeniem zgody na nieopodatkowanie istotnej części prywatnej konsumpcji przedsiębiorców lub ich pracowników w sytuacji gdy u innych osób taka konsumpcja jest opodatkowana na zasadach ogólnych). Zrezygnowano również w tych analizach z koncepcji pełnego odliczenia oraz wprowadzenia ryczałtowego opodatkowania prywatnego użytku jako systemu skomplikowanego i kosztownego budżetowo, mogącego rodzić spory między przedsiębiorcami a administracją podatkową (należy zwrócić uwagę, że tego rodzaju system stosowany w Holandii był już przedmiotem orzeczenia TSUE), natomiast w przypadku obligatoryjnego ryczałtu wymagającego precedensowej derogacji, której efekt koncepcyjny byłby zbliżony do wnioskowanego przez Polskę rozwiązania⁷. Wybrana przez Polskę koncepcja rozwiązania „kwestii samochodowej”, jak już wskazano, jest najpowszechniej stosowana wśród państw członkowskich UE i była (w wersji ostatecznie przyjętej w decyzji derogacyjnej) wspierana przez Komisję Europejską.

⁷ Wnioskowane rozwiązanie zakłada – za pomocą ograniczonego odliczenia – „niejako” jednorazowe ryczałtowe „opodatkowanie” prywatnego użytku zamiast opodatkowania rozciągniętego w czasie. Należy jednak zwrócić uwagę, że efekt jednorazowego „opodatkowania” będzie łagodzony wprowadzanym systemem korekt.

W związku z powyższym Polska wystąpiła z wnioskiem do Komisji Europejskiej o możliwość stosowania ograniczenia prawa do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia samochodów osobowych i innych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony wykorzystywanych dla celów mieszanych, tj. działalności gospodarczej i celów prywatnych. Ograniczeniem tym objęto również zakup paliw wykorzystywanych do napędu oraz innych wydatków eksploatacyjnych związanych z tymi pojazdami, ponieważ niczym nie jest uzasadnione różnicowanie wydatków związanych z nabyciem danego pojazdu i wydatkami związanymi z zakupem paliwa do ich napędu z pozostałymi wydatkami związanymi z tymi pojazdami.

Decyzją z dnia 17 grudnia 2013 r. Rada Unii Europejskiej wyraziła zgodę na wprowadzenie wnioskowanego ograniczenia. Przedmiotowy projekt ustawy stanowi zatem implementację ww. decyzji.

II. Przyjęte zasady odliczania podatku naliczonego VAT od wydatków związanych z określonymi pojazdami samochodowymi

Ograniczone do 50% odliczenie podatku naliczonego

Projektowana ustawa wprowadza ograniczenia w odliczaniu podatku naliczonego w odniesieniu do wszystkich wydatków (np. zakupu paliw do napędu, czy też innych wydatków eksploatacyjnych) dotyczących pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, przeznaczonych do użytku „mieszanego”, tj. wykorzystywanych zarówno do celów związanych z opodatkowaną działalnością gospodarczą, jak i do celów użytku prywatnego. Podkreślenia wymaga, że dla celów stosowania tego ograniczenia wykorzystywanie „mieszane” – z uwagi na upraszczający charakter decyzji, ale też i na jej działanie przeciw nadużyciom wskutek braku często możliwości kontroli ze strony administracji – należy postrzegać w kategoriach potencjalnej, a nie faktycznej, możliwości użytku pojazdu do celów prywatnych. Wystarczy bowiem jednorazowe użycie pojazdu do celów prywatnych (przykładowo: dojazd pracownika do pracy i z pracy, „załatwienie spraw prywatnych” samochodem służbowym, co jest praktycznie niemożliwe do skontrolowania przez administrację podatkową – skontrolowanie wymagałoby bowiem nieproporcjonalnie dużych nakładów), aby miało miejsce wykorzystanie „mieszane”.

Przyjęcie zasady powiązania z „faktycznym”, a nie „potencjalnym” użytkowaniem prywatnym czyniłoby uzyskaną derogację niemożliwą do stosowania i niweczyłoby

jeden ze skutków, dla jakich została ona wydana – zapobieżeniu określonym rodzajom unikania lub uchylania się od płacenia podatku. Takie podejście (wyeliminowanie użycia pojazdu samochodowego do celów prywatnych w celu pełnego odliczenia VAT) pozwala również zrealizować cel decyzji upoważniającej, aby pełne odliczenie przysługiwało wyłącznie wtedy, gdy pojazd służy wyłącznie działalności gospodarczej. Mając na uwadze powyższe, w celu osiągnięcia założonych skutków w ramach stosowanego w decyzji upraszczającego założenia, przyjmuje się (zgodnie też z ustaleniami poczynionymi w trakcie omawiania przedłożonego wniosku derogacyjnego z Komisją Europejską), że każdy pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony – ze względu na swoje cechy – służy co do zasady użytkowi mieszanemu, a zatem wszystkie wydatki z nim związane podlegają odliczeniu w 50% (z pewnymi wyjątkami, które zostaną omówione w dalszej części uzasadnienia). Powyższe założenie oparto na orzecznictwie TSUE, zgodnie z którym państwo członkowskie może wprowadzić środki zapobiegające ryzyku unikania lub uchylania się od opodatkowania (vide: wyrok TSUE w sprawie C-181/99, pkt 56). Nie ulega bowiem wątpliwości, że takie ryzyko wystąpi w przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, ponieważ niemożliwe jest skuteczne kontrolowanie tego, czy pojazd, z którym związane są te wydatki ma charakter związany wyłącznie z prowadzoną działalnością, czy też inny. Rozróżnienie w tym przypadku pomiędzy elementem prywatnym a związanym z działalnością może okazać się bardzo trudne a nawet niemożliwe, w przypadku gdy wydatki te są ponoszone w związku z normalnym funkcjonowaniem przedsiębiorstwa.

Wprowadzenie zryczałtowanego ograniczenia prawa do odliczania podatku VAT jest rozwiązaniem mającym na celu zapobieżenie ryzyku omijania opodatkowania, upraszczając jednocześnie procedurę weryfikacji (vide: wyrok TSUE w sprawie C-17/01, pkt 55–64).

Przyjęte ograniczenie w odliczaniu w wysokości 50% jest proporcjonalne do realizowanego celu. Kwota ta odpowiada bowiem przeciętnemu wykorzystaniu dla celów prywatnych. Odpowiada ona również kwocie stosowanej w innych państwach członkowskich, jak również kwocie, przedłożonej przez Komisję w propozycji dyrektywy Rady z dnia 17 czerwca 1998 r., zmieniającej dyrektywę 77/388 w odniesieniu do przepisów, regulujących prawo do odliczenia podatku VAT (OJ 1998

C 219, p.16). Możliwość przyjęcia tego rodzaju założenia potwierdza również orzecznictwo TSUE (vide: C-17/01 pkt 57–58).

Odliczenie w 100% podatku naliczonego

Ponieważ ryzyko unikania lub uchylania się od opodatkowania nie występuje jednak w sytuacji, gdy z obiektywnych dowodów wynika, że wydatki te zostały poniesione w celach ściśle związanych z prowadzoną działalnością (vide: wyrok TSUE w sprawie C-181/99, pkt 56), w projektowanych przepisach przyjęto, że odliczenie pełne będzie przysługiwało tylko w odniesieniu do wydatków związanych z pojazdami wykorzystywanymi przez podatnika wyłącznie do działalności gospodarczej. Fakt ten (zgodnie z przykładowo podanym orzecznictwem TSUE i wyjaśnieniami Komisji Europejskiej) powinien być zatem rozpatrywany wyłącznie w kategoriach obiektywnych, tj. nie istnieje potencjalna możliwość użytku danego pojazdu dla celów prywatnych. Przykładowo taka sytuacja może mieć miejsce w następujących przypadkach:

- gdy przedmiotem działalności podatnika jest odprzedaż tych pojazdów i zostanie wyeliminowana możliwość ich użytku prywatnego (przykładowo samochody nie są zarejestrowane i nie mogą poruszać się po drogach),
- gdy przedmiotem działalności podatnika jest wynajem tych pojazdów i zostanie wyeliminowana możliwość ich użytku prywatnego,
- gdy konstrukcja pojazdu obiektywnie wskazuje na wyłączny użytek do działalności gospodarczej, a jego ewentualne użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą będzie w tym przypadku nieistotne, np. koparka,
- z posiadanej przez podatnika dokumentacji (regulaminy, umowy, zarządzenia, itp.) obiektywnie wynika, że pojazd jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej i nie ma możliwości, aby pracownik „prywatnie” skorzystał z firmowego samochodu, np. w celu dojazdu do swojego miejsca zamieszkania.

W przypadku osób fizycznych, które działalność gospodarczą prowadzą w swoim miejscu zamieszkania (np. architekt), należy uznać, że posiadany przez niego wykorzystywany w działalności gospodarczej samochód jest również używany co do zasady na cele prywatne. Nie można bowiem obiektywnie stwierdzić, że samochód jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej, jeżeli sposób wykorzystywania tego samochodu umożliwia np. jego użycie w czasie wolnym od prowadzonej działalności (np. weekend czy wyjazd urlopowy).

Wyłączenie opodatkowania użytku prywatnego

Zaproponowana konstrukcja ograniczenia do 50% odliczenia podatku w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych do użytku mieszanego powiązana jest z wyłączeniem konieczności opodatkowania ich użytku prywatnego, z uwagi na fakt, że opodatkowanie to zostało skalkulowane w przyjętym ograniczeniu odliczenia. Rozwiązanie to – w powiązaniu z ryczałtowym ograniczeniem odliczenia podatku – zapewnia przedsiębiorcom bardzo proste w stosowaniu zasady odliczania podatku naliczonego od wszystkich wydatków związanych z pojazdami, bez konieczności prowadzenia szczegółowych i przez to czasochłonnych ewidencji dla celów opodatkowania użytku prywatnego.

System zabezpieczający

Celem prawidłowego stosowania proponowanych zasad rozliczania podatku VAT od pojazdów konieczne jest wprowadzenie odpowiedniego systemu zabezpieczającego. Dokonanie pełnego odliczenia podatku VAT od pojazdów przeznaczonych wyłącznie do działalności gospodarczej uwarunkowane będzie co do zasady złożeniem informacji o tych pojazdach oraz prowadzeniem ewidencji przebiegu pojazdu. Zarówno informacja, jak i ewidencja będą podlegały weryfikacji przez organy skarbowe. W przypadku niezłożenia takiej informacji lub złożenia informacji niezgodnej ze stanem faktycznym podatnikowi będzie przysługiwało tylko prawo do ograniczonego odliczenia.

Jeżeli ww. informacja zostanie złożona po terminie, wówczas podatnik będzie mógł odliczać podatek w pełnej wysokości, ale dopiero począwszy od dnia, w którym złożył tę informację (oczywiście przy założeniu, że ponoszone wydatki są związane z pojazdami wykorzystywanymi przez podatnika wyłącznie do opodatkowanej działalności gospodarczej).

W konsekwencji w razie dokonania w ww. przypadkach nieuprawnionego pełnego odliczenia podatnik będzie zobowiązany do dokonania korekty odliczonego podatku. Na tę okoliczność zostaną również wprowadzone stosowne sankcje karnoskarbowe. Podatnik będzie również zobowiązany do poinformowania organów skarbowych o zmianie przeznaczenia pojazdu.

Podatnik, wykorzystując pojazdy w działalności gospodarczej, podejmuje decyzję gospodarczą, czy chce skorzystać z uproszczenia w odliczaniu podatku VAT od wszystkich wydatków związanych z tymi pojazdami (50% odliczenia bez konieczności

prowadzenia szczegółowej ewidencji przebiegu pojazdu) czy też, chcąc korzystać z pełnego prawa do odliczania, decyduje się na prowadzenie szczegółowej ewidencji, ze świadomością potencjalnej utraty prawa do odliczenia pełnego w sytuacji wystąpienia nawet sporadycznego użytku prywatnego.

Dokonywanie korekt podatku naliczonego

Projektowane regulacje przewidują również wprowadzenie systemu korekt przy zmianie wykorzystania pojazdu pierwotnie przeznaczonego do użytku „mieszanego”. Zmiana ta jest skorelowana z likwidacją zwolnienia (zawartego obecnie w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy o VAT) – w związku z wątpliwościami Komisji Europejskiej co do jego zgodności z przepisami unijnymi – dla sprzedawanych pojazdów objętych ograniczonym prawem do odliczania. Zaproponowane regulacje będą lepiej realizować zasadę neutralności zarówno u podatników, którzy sprzedają używane przez siebie ww. pojazdy, jak i podatników, którzy handlują tego rodzaju pojazdami kupionymi od innych podatników (vide: sprawa C-160/11 Bawaria Motors). Wskutek planowanej likwidacji zwolnienia od podatku, sprzedaż takich pojazdów zostanie objęta opodatkowaniem na zasadach ogólnych. Należy zatem przyjąć, że z chwilą jej dokonania w trakcie 5-letniego okresu, liczonego od nabycia pojazdu, nastąpiła zmiana jego przeznaczenia do celów związanych wyłącznie z działalnością gospodarczą (podobnie jak ma to miejsce obecnie w art. 91 ust. 6 pkt 1 ustawy o VAT). Projektowane regulacje będą przewidywały konieczność lub możliwość dokonania stosownej korekty uprzednio odliczonego podatku lub podatku nieodliczonego, jeśli w trakcie 60 miesięcy (przy pojazdach o wartości do 15 tys. zł – 12 miesięcy), licząc od miesiąca nabycia danego pojazdu, nastąpi zmiana jego przeznaczenia. Wysokość dokonywanej korekty będzie uzależniona od miesiąca, w którym będzie miała miejsce ta zmiana. Możliwością dokonania korekty zostaną objęte również sytuacje sprzedaży pojazdów, w stosunku do których przysługiwało ograniczone prawo do odliczania podatku naliczonego, z uwagi na ich wykorzystywanie do użytku „mieszanego”. Wprowadzany system korekt nie będzie miał jednak zastosowania do pojazdów nabytych przed dniem wejścia w życie przedmiotowej ustawy. Wyjątek stanowić będzie wyłącznie sprzedaż takiego pojazdu.

III. Omówienie poszczególnych zmian w przepisach dotyczących podatku VAT

W art. 1 projektu ustawy proponuje się wprowadzenie zmian do art. 2, art. 8, art. 32, art. 86a, art. 88a, art. 90b, art. 103 oraz art. 105 ustawy o VAT.

Zmiana w art. 2 polega na dodaniu do słowniczka (w pkt 34) ustawy definicji pojazdów samochodowych, którym to określeniem posłużono się m.in. w art. 8, art. 86a i art. 90b. Wprowadzenie tej definicji rozwieje również dotychczasowe wątpliwości z interpretowaniem w ustawie o VAT pojęcia pojazdy samochodowe. Zgodnie z definicją słownikową pojazdami samochodowymi będą pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym. Odesłanie do przepisów o ruchu drogowym powoduje, że ograniczeniem w odliczaniu podatku VAT zostaną objęte wydatki związane z pojazdami silnikowymi, których konstrukcja umożliwi jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h. W konsekwencji ograniczenie będzie dotyczyło wydatków związanych z quadami, motocyklami, samochodami osobowymi i pozostałymi pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Ograniczenie to nie będzie natomiast dotyczyło wydatków związanych z motorowerami i ciągnikami rolniczymi oraz innymi pojazdami niemieszczącymi się w definicji pojazdów samochodowych na gruncie przepisów o ruchu drogowym.

Zmiany w art. 8 ustawy o VAT (dodanie ust. 5) wyłączają konieczność rozliczania podatku VAT w przypadku wykorzystywania przez podatnika do celów innych niż działalność gospodarcza (np. na cele prywatne podatnika lub jego pracowników) pojazdów samochodowych objętych wprowadzonym (50%) ograniczeniem. W myśl projektowanej regulacji w wyżej opisanej sytuacji podatnik nie będzie miał obowiązku rozliczania podatku VAT, jeżeli ww. pojazd będzie wykorzystywany przez niego na cele inne niż działalność gospodarcza (pkt 1). Konieczność opodatkowania użytku prywatnego zostanie wyłączona również w przypadku prywatnego użycia pojazdu, w stosunku do którego podatnik nie mógł dokonać odliczenia podatku naliczonego (transakcja nabycia nie była objęta podatkiem VAT lub korzystała ze zwolnienia od tego podatku), jednakże przysługiwało mu ograniczone (50%) odliczenie podatku naliczonego z tytułu nabycia, importu lub wytworzenia części składowych do tego pojazdu (pkt 2). Celem takiej konstrukcji przepisu jest uniknięcie podwójnego opodatkowania, ponieważ w ograniczonym odliczeniu został już niejako

„skalkulowany” użytek prywatny tych pojazdów lub ich części składowych. Wyłączenie z opodatkowania w opisanych sytuacjach dotyczy również użytku na cele inne niż działalność gospodarcza pojazdów „nabytych” („włączonych” do przedsiębiorstwa) na podstawie umów najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze (które to umowy nie są traktowane w kategoriach dostawy towarów), w stosunku do których przysługiwało ograniczone odliczenie VAT. Kwestia ta została doprecyzowana w dodawanym ust. 6 art. 8.

Projektowany art. 8 ust. 5 nie uwzględnia użytku prywatnego pojazdu w następujących sytuacjach:

- podatnik posiadał pełne prawo do odliczenia VAT zarówno przy nabyciu pojazdu, jak i zakupionych do niego części składowych,
 - podatnik posiadał pełne prawo do odliczenia VAT przy nabyciu pojazdu, natomiast przy nabyciu części składowych do tego pojazdu prawo to zostało ograniczone do 50%,
 - podatnik nie posiadał prawa do odliczenia VAT przy nabyciu pojazdu, natomiast przy nabyciu części składowych do niego posiadał prawo do odliczenia pełnego
- ponieważ w sytuacjach tych powinien on zostać objęty opodatkowaniem VAT na zasadach ogólnych (przy czym różnie będzie kalkulowana podstawa opodatkowania w tych przypadkach, jednakże kwestia ta pozostaje poza procedowanym projektem).

Projektowane przepisy implementują art. 2 decyzji wykonawczej. Podkreślenia wymaga, że zgodnie z uzyskaną derogacją projektowany art. 8 ust. 5 wyłącza stosowanie art. 8 ust. 2 ustawy o VAT tylko w zakresie pkt 1, w którym mieszczą się przypadki m.in. użycia pojazdów stanowiących część przedsiębiorstwa podatnika, w odniesieniu do których podatnikowi przysługiwało ograniczone prawo do odliczenia, do celów innych niż działalność gospodarcza, w szczególności do celów osobistych podatnika lub jego pracowników.

Nowe brzmienie art. 86a, które należy „czytać” łącznie z art. 86 ustawy o VAT, wprowadza nowe zasady odliczania podatku naliczonego w odniesieniu do wydatków związanych z nabywanymi pojazdami samochodowymi. Należy zwrócić uwagę, że art. 86a wraz z art. 86 ustawy o VAT określają zasady odliczania podatku naliczonego. W art. 86a ustawy o VAT określono (podobnie jak w obecnie obowiązującym art. 86a ust. 1 lub art. 86 ust. 7b ustawy o VAT) szczególne regulacje dotyczące określenia

wysokości kwoty podatku naliczonego. Taka konstrukcja oznacza, że w sytuacji, gdy znajdzie zastosowanie szczególna regulacja zawarta w art. 86a ust. 1, wówczas podatnik może skorzystać jedynie z ograniczonego prawa do odliczenia podatku naliczonego (w 50%). Jeżeli jednak regulacja art. 86a ust. 1 ustawy o VAT nie znajdzie zastosowania (vide: projektowany art. 86a ust. 3), wówczas znajdują zastosowanie ogólne regulacje zawarte w art. 86 ustawy o VAT. Przepisy ust. 1–14 art. 86a stanowią, w jakich sytuacjach i dla których pojazdów samochodowych kwotę podatku naliczonego oblicza się w sposób szczególny, a co się z tym wiąże, w jakich przypadkach odliczanie podatku naliczonego z tytułu nabycia, importu, wytworzenia lub użytkowania pojazdów samochodowych, paliw do ich napędu oraz pozostałych wydatków związanych z tymi pojazdami następuje w ograniczonym zakresie.

Przepis ust. 1 art. 86a wprowadza ogólną zasadę, zgodnie z którą od wszystkich wydatków związanych z pojazdami samochodowymi (w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, co wynika z definicji słownikowej zawartej w projektowanym art. 2 pkt 34), przysługuje podatnikowi prawo do odliczenia 50% kwoty podatku naliczonego.

W kolejnym ustępie tego artykułu (ust. 2) podano katalog wydatków związanych z pojazdami samochodowymi. Będą to wydatki związane z nabyciem, importem lub wytworzeniem tych pojazdów, części składowych do nich, używaniem tych pojazdów w ramach najmu, dzierżawy, leasingu oraz innych umów o podobnym charakterze związane z tą umową (czynsz, raty lub inne płatności wynikające z takiej umowy), jak również związane z ich eksploatacją i użytkowaniem, w tym nabycie paliw do ich napędu, serwisowaniem, naprawą i konserwacją oraz innych towarów i usług związanych z eksploatacją i użytkowaniem tych pojazdów. Aby dany wydatek mógł być uznany za związany z pojazdem samochodowym, musi dotyczyć pojazdu wykorzystywanego w działalności gospodarczej podatnika. Przykładowo, wydatek dotyczący wytworzenia pojazdu – w celu jego sprzedaży – np. na części składowe tego pojazdu, będzie uznany za związany z pojazdami samochodowymi w rozumieniu przepisu ust. 2, ale nie będzie podlegał ograniczeniu, jeśli wytworzony pojazd będzie przeznaczony wyłącznie na sprzedaż.

Wyłączenia z ograniczenia w odliczeniu podatku zawiera ust. 3 art. 86a. Zgodnie z tym przepisem odliczenie w pełnej wysokości będzie przysługiwało w odniesieniu do wydatków:

- związanych z pojazdami wykorzystywanymi przez podatnika wyłącznie do działalności gospodarczej (pkt 1 lit. a),
- związanych z pojazdami konstrukcyjnie przeznaczonymi do przewozu co najmniej 10 osób łącznie z kierowcą (pkt 1 lit. b),
- dotyczących nabycia towarów montowanych w pojazdach samochodowych i związanych z nimi usług montażu, napraw i konserwacji, jeżeli przeznaczenie tych towarów wskazuje obiektywnie na możliwość ich wykorzystywania wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika (pkt 2).

Pojazdy wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika

Zgodnie z projektowanymi przepisami (ust. 4 art. 86a) pojazdy będą uznawane za wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika w dwóch przypadkach:

- sposób wykorzystywania tych pojazdów przez podatnika, zwłaszcza określone przez podatnika zasady ich używania, dodatkowo potwierdzony prowadzoną ewidencją przebiegu pojazdu, wyklucza ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą (pkt 1) lub
- konstrukcja tych pojazdów wyklucza ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą lub powoduje, że ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą jest nieistotne (pkt 2).

W pierwszym przypadku mieszczą się pojazdy, których konstrukcja wskazuje na ich przeznaczenie co do zasady do użytku prywatnego, jednakże pojazdy te mogą być także wykorzystywane w działalności gospodarczej (np. samochód osobowy, motocykl). Z tych względów – dla celów pełnego odliczania – fakt wykorzystywania wyłącznie do działalności gospodarczej musi być rozpatrywany w kategoriach obiektywnych. Nie można np. obiektywnie stwierdzić (poza pewnymi zupełnie wyjątkowymi sytuacjami), że pojazd wykorzystywany przez podatnika prowadzącego działalność gospodarczą w swoim miejscu zamieszkania służy wyłącznie działalności gospodarczej. Przykładem „obiektywnych” okoliczności świadczących o wykorzystywaniu pojazdu wyłącznie na cele działalności gospodarczej mogą być natomiast sytuacje, gdy pojazdy są nabywane,

importowane lub wytwarzane przez podatnika wyłącznie w celu ich dalszej odprzedaży lub sprzedaży (bez możliwości użycia tych pojazdów na cele prywatne, czyli nie mogą to być np. samochody demonstracyjne używane przez pracownika dealera do dojazdów do pracy). Przykładowo jako niepodlegające ograniczeniu prawa do odliczenia wskazać można pojazdy przeznaczone wyłącznie do wynajmu (przy których został wykluczony użytek prywatny), czy też używane przez służby lotniska do przemieszczania się po płycie lotniska, bez możliwości opuszczania przez te pojazdy terenu lotniska. Uwzględniając „obiektywne” kryterium, ograniczone prawo do odliczenia podatku będzie stosowane natomiast w stosunku do pojazdów przejściowo wykorzystywanych przez podatników jako tzw. pojazdy demonstracyjne/testowe (jeżeli nie zostanie w ich przypadku wykluczony użytek prywatny). Dotychczasowe zasady odliczania i wypracowane orzecznictwo sądowe tracą bowiem na aktualności w tym zakresie wskutek całkowitych zmian zasad odliczania podatku od wydatków związanych z pojazdami. Brak użytku prywatnego pojazdów wykorzystywanych wyłącznie do działalności gospodarczej musi być dodatkowo potwierdzony prowadzoną ewidencją przebiegu pojazdu, która jest prowadzona od dnia rozpoczęcia wykorzystywania pojazdu samochodowego wyłącznie do działalności gospodarczej do dnia zakończenia wykorzystywania tego pojazdu wyłącznie do działalności gospodarczej (ust. 6) i która zawiera wszystkie elementy szczegółowo wskazane w ust. 7. W konsekwencji, w celu dokonania pełnego odliczenia podatku muszą zostać spełnione 2 warunki: sposób wykorzystania pojazdów samochodowych przez podatnika musi wskazywać na wyłączone przeznaczenie ich do działalności gospodarczej (wykluczony użytek prywatny) oraz fakt ten musi zostać dodatkowo potwierdzony prawidłowo prowadzoną ewidencją przebiegu pojazdu. W przypadku wadliwości prowadzonej ewidencji, polegającej m.in. na stwierdzeniu braku wyłączności użytku pojazdu na cele działalności gospodarczej (np. niepełne zapisy, luki w prowadzonych pozycjach, itp.), podatnikowi przysługiwać będzie prawo do ograniczonego odliczenia.

Obowiązek prowadzenia ewidencji został wyłączony (ust. 5 pkt 1) w przypadku pojazdów przeznaczonych wyłącznie do odprzedaży (jeżeli odprzedaż tych pojazdów stanowi przedmiot działalności podatnika), sprzedaży (w przypadku pojazdów wytworzonych przez podatnika, jeżeli sprzedaż stanowi przedmiot działalności podatnika) i oddania w odpłatne używanie na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze (jeżeli oddanie w odpłatne używanie

tych pojazdów stanowi przedmiot działalności podatnika). W tych bowiem przypadkach wykorzystanie dla celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą jest praktycznie niemożliwe (odprzedaż, sprzedaż) albo co do zasady nieistotne (najem, dzierżawa, leasing). Podkreślenia przy tym wymaga, że użycie wyrazu „wyłącznie” wyraźnie wskazuje, że zwolnienie z obowiązku prowadzenia ewidencji nie obejmuje sytuacji, gdy pojazdy są wykorzystywane – choćby przejściowo – do innych celów (np. jazdy próbnej, użytku służbowego podatnika, itp.). Zatem w odniesieniu do pojazdu, który np. jest przeznaczony do odprzedaży ale przed jej dokonaniem jest wykorzystywany przez podatnika jako pojazd demonstracyjny nie może być zastosowane zwolnienie z obowiązku prowadzenia ewidencji. Ewidencja dla tego rodzaju pojazdów (przykładowo demonstracyjnych) zawiera elementy wskazane w ust. 7 lub ust. 8 (w zależności komu pojazd jest udostępniany).

Obowiązek prowadzenia ewidencji został również wyłączony w przypadku wykorzystywania pojazdu samochodowego wyłącznie do działalności gospodarczej, jeśli podatnik dla celów uproszczenia zdecyduje się korzystać z ograniczonego prawa do odliczenia podatku VAT (ust. 5 pkt 2 lit. a), bądź też podatnikowi nie przysługiwało w ogóle prawo do obniżenia podatku (ust. 5 pkt 2 lit. b), z uwagi na wykorzystywanie tych pojazdów wyłącznie do działalności zwolnionej od VAT.

Jak już wskazano, dane, które powinna zawierać ewidencja przebiegu pojazdu, określone zostały przede wszystkim w ust. 7. W ust. 8 natomiast zmodyfikowano niektóre dane w przypadku pojazdów samochodowych, które są udostępniane osobom niebędącym pracownikami podatnika. Należy przede wszystkim zwrócić uwagę, że w tego rodzaju przypadkach nie trzeba wpisywać opisu trasy (podatnik może nie mieć wiedzy na ten temat), natomiast podobnie jak w przypadku użycia pojazdu przez podatnika czy jego pracownika ewidencja powinna zawierać imię i nazwisko osoby, której udostępniany jest pojazd.

W projektowanym art. 86a zaproponowano możliwość określenia, w drodze rozporządzenia, innych niż wyżej wskazane przypadki, w których nie będzie obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu. Przy określaniu tych przypadków uwzględniana będzie specyfika prowadzonej działalności przy zachowaniu konieczności przeciwdziałania nadużyciom wynikającym z wykorzystywania pojazdów do celów innych niż związane z prowadzoną działalnością (ust. 17).

Druga grupa pojazdów ustawowo uznanych za wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika – przy wykorzystywaniu których nie ma obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu – to pojazdy o konstrukcji wskazującej na ich przeznaczenie do celów gospodarczych: wykluczającej ich użycie do celów prywatnych lub powodującej, że ewentualny użytek do celów prywatnych będzie nieistotny. W ocenie projektodawcy kryteria takie – wśród obecnie obowiązujących wyłączeń z ograniczenia odliczenia – spełniają bezdyskusyjnie następujące pojazdy (wskazane w ust. 9), przeznaczone typowo do przewozu ładunków lub wykorzystania zgodnie ze swoim przeznaczeniem gospodarczym:

- pojazdy samochodowe, inne niż samochody osobowe, mające jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą, klasyfikowane na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van,
- pojazdy samochodowe, inne niż samochody osobowe, mające jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków,
- pojazdy samochodowe, inne niż samochody osobowe, które posiadają kabinę kierowcy z jednym rzędem siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu,
- pojazdy specjalne, które spełniają warunki i wymagania techniczne zawarte w odrębnych przepisach, określone dla następujących przeznaczeń:
 - agregat elektryczny/spawalniczy,
 - do prac wiertniczych,
 - koparka, koparko-spycharka,
 - ładowarka,
 - podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych,
 - żuraw samochodowy.

Stwierdzenie spełnienia wymagań technicznych dla opisanych pojazdów odbywać się będzie – tak jak dotychczas – na podstawie:

- dodatkowych badań technicznych przeprowadzonych przez okręgową stację kontroli pojazdów oraz wydanego przez nią zaświadczenia oraz dowodu rejestracyjnego z właściwą adnotacją o spełnieniu tych wymagań (ust. 10 pkt 1) lub

- dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym – w przypadku pojazdów specjalnych (ust. 10 pkt 2).

W przypadku wprowadzenia zmian w pojeździe, wskutek czego traci on swoje specyficzne określone ustawą wymagania, uznaje się, że od dnia wprowadzenia tych zmian pojazd ten nie jest już wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej, tj. wydatki z nim związane będą korzystały z ograniczonego odliczenia podatku. Natomiast w sytuacji, gdy nie można określić dnia wprowadzenia zmian uznaje się, że pojazd nie jest już wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej od okresu rozliczeniowego, w którym podatnik po raz pierwszy odliczył podatek naliczony od wydatków związanych z tym pojazdem lub od okresu rozliczeniowego następującego po okresie rozliczeniowym, dla którego podatnik wykaże, że pojazd samochodowy spełniał określone wymagania. Zasada ta nie znajdzie jednak zastosowania, w przypadku gdy pojazdy te, pomimo utraty ich walorów technicznych, spełniać będą kryteria (wskazane w projektowanym ust. 4 pkt 1 art. 86a) i zostaną one dodatkowo potwierdzone prowadzoną ewidencją przebiegu dla tych pojazdów (ust. 11). Przyjęta regulacja ma na celu przeciwdziałanie nadużyciom wynikającym z dokonywania przez podatnika zakupu pojazdów, które z uwagi na konstrukcję pozwalają podatnikowi na pełne odliczenie podatku VAT, a następnie (po dokonaniu odliczenia) pojazd taki poddawany byłby „przeróbce” i nie spełniałby już ustawowych wymagań. W efekcie brak regulacji przeciwdziałający takim zjawiskom powodowałby uprzywilejowanie podatnika, który dokonuje tego rodzaju przeróbek, względem innych podatników, którzy przy nabyciu pojazdu analogicznego do przerobionego nie mają prawa do pełnego odliczenia podatku VAT.

Brak w ustawowym katalogu pojazdów z dwoma rzędami siedzeń i niektórych pojazdów specjalnych związany jest z faktem, że ich przeznaczenie nie wskazuje jednoznacznie na przeważające przeznaczenie do przewozu ładunków lub przeznaczenie wyłącznie do innego użytku gospodarczego. Nie oznacza to jednak automatycznej kwalifikacji tych pojazdów jako pojazdów służących do użytku mieszanego. Jeśli bowiem zostaną spełnione kryteria obiektywności (wskazane w projektowanym ust. 4 pkt 1 art. 86a) i zostaną one dodatkowo potwierdzone prowadzoną ewidencją przebiegu dla tych pojazdów, podatnikowi będzie przysługiwało prawo do pełnego odliczenia. Wskazania również wymaga, że przewiduje się także możliwość rozszerzenia przez Ministra Finansów, w drodze rozporządzenia, katalogu

pojazdów uznawanych za wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej (ust. 16).

Pojazdy konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu co najmniej 10 osób łącznie z kierowcą

Pełne prawo do odliczenia będzie miało zastosowanie – tak jak dotychczas – do wydatków związanych z pojazdami konstrukcyjnie przeznaczonymi do przewozu co najmniej 10 osób łącznie z kierowcą (tj. autobusów), ponieważ zakres wykorzystywania takich pojazdów do celów niezwiązanych z prowadzoną działalnością gospodarczą jest bardzo ograniczony ze względu na ich charakter. Odliczenie może mieć miejsce, pod warunkiem że z dokumentów wydanych na podstawie przepisów o ruchu drogowym wynika takie przeznaczenie pojazdu.

Towary (i związane z nimi usługi montażu, napraw i konserwacji) montowane w pojazdach samochodowych, wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika

Wyłączenie w ograniczeniu odliczania będzie miało również zastosowanie w sytuacji, gdy w pojeździe wykorzystywanym do celów mieszanych (czyli do działalności gospodarczej i do celów prywatnych) zostanie zamontowany towar, którego przeznaczenie obiektywnie wskazuje, że może być on wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej. Przykładem takich towarów mogą być taksometry montowane w taksówkach. Pełne prawo do odliczania będzie również przysługiwało w odniesieniu do wydatków poniesionych na usługi montażu, napraw i konserwacji, ściśle związanych z tymi towarami.

System zabezpieczający (oprócz wspomnianej już ewidencji przebiegu pojazdu) prawidłowe stosowanie wprowadzanych zasad umożliwiających „pełne” odliczenie VAT w przypadku pojazdów samochodowych wykorzystywanych wyłącznie do działalności gospodarczej został zaproponowany w ust. 12–15 art. 86a.

Projektowany przepis ust. 12 zobowiązuje podatników wykorzystujących wyłącznie do działalności gospodarczej pojazdy samochodowe, dla których są obowiązani prowadzić ewidencję przebiegu pojazdu, do złożenia w urzędzie skarbowym informacji o tych pojazdach – według ustalonego przez Ministra Finansów wzoru – w terminie 7 dni od dnia, w którym poniosą pierwszy wydatek związany z tymi pojazdami.

Powyższa regulacja w zakresie obowiązku złożenia informacji, we wskazanym w ust. 12 terminie, znajduje również zastosowanie w sytuacji zmiany wykorzystywania pojazdu z wykorzystania „mieszanego” na wykorzystywanie wyłącznie do działalności gospodarczej (zmiana wysokości przysługującego odliczenia podatku z 50% na 100%). W konsekwencji, jeśli informacja zostanie złożona w terminie i będzie zgodna ze stanem faktycznym, VAT od wydatków ponoszonych zarówno do dnia jej złożenia, jak i po tym dniu, nie będzie podlegał ograniczeniom w odliczaniu.

W przypadku niezłożenia tej informacji w terminie dla celów stosowania odliczenia uznaje się, że pojazd samochodowy jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej dopiero od dnia jej złożenia (ust. 13). W konsekwencji do czasu złożenia tej informacji podatnikowi przysługiwać będzie prawo tylko do ograniczonego odliczenia, pełne odliczenie znajdzie zastosowanie dopiero do wydatków poniesionych od dnia jej złożenia. Jeśli zatem podatnik odliczył w całości podatek naliczony od wszystkich wydatków związanych z pojazdem, w odniesieniu do którego nie złożono w terminie informacji, będzie on zobowiązany do dokonania korekty wszystkich dokonanych odliczeń. Podobne konsekwencje wystąpią, jeśli organ podatkowy stwierdzi, że informacja zawiera dane niezgodne ze stanem rzeczywistym.

Podatnik będzie miał również obowiązek dokonać aktualizacji złożonej wcześniej informacji, jeżeli nastąpi zmiana wykorzystywania danego pojazdu. Aktualizacja musi zostać dokonana najpóźniej na 7 dni przed dniem, w którym będzie dokonywana zmiana (ust. 14).

Jak już wspomniano wyżej, składana informacja (wraz z opcją jej aktualizacji) miałyby charakter sformalizowany, tzn. wzór tej informacji zostałby określony przez Ministra Finansów w rozporządzeniu (ust. 15).

Podkreślenia wymaga, że zaproponowana informacja pełni szczególną funkcję w systemie kontrolnym proponowanych ograniczeń w odliczaniu VAT od wydatków związanych z pojazdami. Niezłożenie bowiem takiej informacji pozwala organowi podatkowemu na domniemanie, że dany podatnik dokonuje odliczenia w ograniczonej wysokości, a w konsekwencji pozwala na rezygnację z objęcia takiego podatnika szczegółową weryfikacją dokonywanych przez niego rozliczeń podatkowych, w celu weryfikacji rozliczeń innych podatników, dokonujących przykładowo odliczenia VAT w pełnej wysokości zgodnie z przepisami.

Przyjęcie zasady, że dopiero od dnia złożenia informacji uznaje się, że pojazd jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej związane jest z faktem, że nie jest możliwa rzetelna weryfikacja obiektywnych kryteriów z perspektywy czasu, jaki upłynął od dnia poniesienia pierwszego wydatku związanego z tym pojazdem do dnia złożenia tej informacji.

Ograniczenie w odliczaniu zostało jednak złagodzone w odniesieniu do wydatków związanych z nabyciem (importem, wytworzeniem) pojazdu. Projektowane przepisy będą umożliwiały bowiem podatnikowi dokonanie korekty nieodliczonego podatku, jednakże wysokość tej korekty uzależniona będzie od momentu, w którym zostanie złożona informacja (vide: projektowany art. 90b ust. 3). Powyższe jest przyczyną wprowadzenia stosunkowo krótkiego 7-dniowego terminu (niezbędnego z punktu widzenia zapewnienia odpowiedniej kontroli systemu opartego na obiektywnych kryteriach) na złożenie takiej informacji.

Istotną funkcję pełni również instytucja aktualizacji złożonej informacji. Jeśli bowiem organ podatkowy stwierdzi w trakcie czynności sprawdzających lub kontrolnych użytek prywatny pojazdu, który miał służyć wyłącznie działalności gospodarczej, w sytuacji, gdy nie została zgłoszona w stosownym terminie zmiana przeznaczenia tego pojazdu, to fakt ten będzie skutkować uznaniem złożonej informacji za niezgodną ze stanem rzeczywistym. Oznacza to w konsekwencji utratę – do dnia złożenia tej informacji – prawa do pełnego odliczenia wszystkich wydatków związanych z tym pojazdem.

W związku z propozycją uregulowania kwestii odliczania podatku od nabywanych paliw w ramach art. 86a należy uchylić art. 88a ustawy o VAT, który dotychczas regulował ten obszar. Konsekwencją tej zmiany jest korekta odesłań w art. 32 ust. 1 ustawy o VAT.

Dodawany przepis art. 90b wprowadza system korekt podatku naliczonego, w sytuacji, gdy podatnik nabył pojazd samochodowy (samochód osobowy lub inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, z wyłączeniem pojazdów konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu co najmniej 10 osób):

- z pełnym prawem do odliczenia, w związku z przeznaczeniem go do wykorzystywania wyłącznie w działalności gospodarczej, a następnie w okresie 60 miesięcy od nabycia zmienia jego przeznaczenie i będzie wykorzystywał ten pojazd również do innych celów niż działalność gospodarcza (ust. 1 pkt 1),

- z ograniczonym do 50% prawem do odliczenia, a następnie w okresie 60 miesięcy od nabycia dokonuje sprzedaży opodatkowanej tego pojazdu lub przeznaczą ten pojazd do użytku wyłącznie w działalności gospodarczej (ust. 1 pkt 2).

W pierwszym przypadku, system korekt nakłada obowiązek zmniejszenia odliczonego podatku naliczonego, w drugim natomiast umożliwia podatnikowi zwiększenie podatku do odliczenia, jednakże w odpowiedniej proporcji do pozostałego okresu korekty.

Pojazdy samochodowe o wartości początkowej (wartość tę ustala się zgodnie z przepisami o podatku dochodowym) do 15 tys. zł będą podlegały 12-miesięcznej korekcie (ust. 6).

Dla celów stosowania systemu korekt przyjęto założenie, że sprzedaż pojazdu, przy nabyciu którego przysługiwało ograniczone odliczenie, jest równoznaczna ze zmianą jego wykorzystania z „mieszanego” na wykorzystanie wyłącznie do działalności gospodarczej (ust. 2). W konsekwencji przy sprzedaży takiego pojazdu (opodatkowanego na zasadach ogólnych z uwagi na planowaną likwidację zwolnienia przy dostawie takich pojazdów) podatnik będzie uprawniony do dokonania korekty nieodliczonego przy nabyciu tego pojazdu podatku naliczonego, w wysokości proporcjonalnej do pozostałego okresu korekty.

Okres korekty – 60 miesięcy (lub 12 miesięcy) będzie liczony właśnie odpowiednio od dnia nabycia, dokonania importu lub oddania do używania pojazdu (w przypadku jego wytworzenia). Doprecyzowano również, kiedy następuje zmiana wykorzystywania pojazdu oraz w jakiej deklaracji winna być dokonywana korekta (ust. 4). Po upływie okresu korekty wszelkie zmiany pozostaną bez wpływu na zrealizowane przy nabyciu, imporcie lub wytworzeniu tego pojazdu odliczenie VAT.

Systemu korekt nie stosuje się w odniesieniu do pojazdów „nabywanych” w drodze leasingu operacyjnego, najmu, dzierżawy i innych umów o podobnym charakterze. Wskazuje na to zapis w projektowanym art. 90b ust. 1 i 2 – korygowany jest tylko podatek odliczony przy nabyciu, imporcie lub wytworzeniu tego pojazdu. Przepis nie wspomina o wydatkach z tytułu użytkowania pojazdu na podstawie ww. umów. Przyjęcie takiej konstrukcji jest uzasadnione, ponieważ wydatki z tytułu umów długoterminowych rozliczane są co do zasady miesięcznie (a nie jak przy nabyciu na własność – jednorazowo, „z góry”) i istnieje możliwość weryfikowania tego odliczenia

na bieżąco – w miesiącu dokonania zmiany przeznaczenia pojazdu dokonywana jest zmiana zasad odliczania.

Przepis art. 90b ust. 3 wskazuje na odpowiednie zastosowanie systemu korekt, w przypadku gdy w stosunku do podatnika wskutek niezłożenia przez niego informacji w terminie stosuje się ograniczone prawo do odliczenia VAT przy nabyciu pojazdu. W konsekwencji po „nieterminowym” złożeniu takiej informacji uprawniony będzie on do dokonania korekty, jednakże jej zakres uzależniony będzie od momentu, kiedy taką informację złoży. Ponieważ w tym przypadku ewentualna korekta nie będzie związana ze zmianą sposobu wykorzystywania pojazdu, celowo wskazano na „odpowiednie” zastosowanie systemu korekt.

W przypadku wykorzystywania przez podatnika pojazdu samochodowego również do czynności zwolnionych od podatku (bez prawa do odliczeń) kwota korekty powinna uwzględniać proporcję określoną w art. 90 ustawy o VAT zastosowaną przez podatnika przy odliczeniu podatku naliczonego.

Projektowane przepisy zakładają również deregulację w zakresie prowadzanych pojazdów z innych państw członkowskich UE (art. 1 pkt 9 projektu). Odchodzi się bowiem od obowiązku uzyskiwania zaświadczenia z urzędu skarbowego dla potrzeb rejestracji tych pojazdów, w związku z czym proponuje się uchylić art. 105 ustawy. Zmiana ta wymaga również uchylecia ust. 6 w art. 103, który odwołuje się do wydawanych w trybie art. 105 ustawy o VAT zaświadczeń (art. 1 pkt 8 projektu). Konsekwentnie znosi się też opłatę skarbową od tych zaświadczeń (art. 6 projektu).

IV. Omówienie zmian w przepisach dotyczących podatków dochodowych

Proponowane zmiany dotyczące ustaw o podatku dochodowym (art. 2 i art. 3 projektu) mają charakter dostosowawczy do zmian w zakresie podatku od towarów i usług. Dotyczy to między innymi definicji samochodu osobowego.

Konsekwencją wprowadzenia do ustawy o podatku od towarów i usług art. 90b dotyczącego korekty kwoty podatku naliczonego odliczanej przy nabyciu samochodu są także pozostałe zmiany w ustawach o podatku dochodowym. Polegają one na wprowadzeniu ogólnych przepisów dotyczących przychodów i kosztów podatkowych związanych z korektą podatku VAT wynikającą z przepisów ustawy o podatku od towarów i usług. Z uwagi bowiem na to, iż w podatku dochodowym – w niektórych

przypadkach – podatek VAT wpływa na zwiększenie wartości początkowej środka trwałego (w sytuacji, gdy zgodnie z odrębnymi przepisami podatek VAT nie stanowi podatku naliczonego albo podatnikowi nie przysługuje obniżenie kwoty należnego podatku o podatek naliczony albo zwrot różnicy podatku w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług), niezbędne jest wprowadzenie przepisów określających skutki takiej korekty w podatku dochodowym. Wprowadzenie takiej regulacji wyeliminuje konieczność dokonywania korekty uprzednio ustalonej wartości początkowej środka trwałego.

Jakkolwiek w ustawach o podatku dochodowym obowiązują już przepisy związane z korektą podatku VAT, to odnoszą się one jednak do korekty dokonywanej w oparciu o konkretny przepis ustawy o podatku od towarów i usług, tj. art. 91. Nowelizacja wprowadza natomiast zmianę polegającą na generalnym odwołaniu do korekt dokonywanych w oparciu o przepisy o podatku od towarów i usług.

V. Omówienie zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym

Propozycja uchylecia art. 72 ust. 1 pkt 8 i art. 72 ust. 1a oraz nadania nowego brzmienia art. 74 ust. 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 4 projektu) jest konsekwencją proponowanych zmian w ustawie o VAT w zakresie likwidacji obowiązku uzyskiwania zaświadczeń z urzędu skarbowego dla potrzeb rejestracji pojazdów sprowadzanych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

W art. 14 projektu dodano przepis przejściowy, który wskazuje na zasady postępowania w przypadkach dokonania czasowej rejestracji bez dołączenia do wniosku ww. zaświadczenia.

VI. Omówienie zmian ustawy – Kodeks karny skarbowy

Projekt ustawy przewiduje dodanie w ustawie z dnia 10 września 1999 r. – Kodeks karny skarbowy (Dz. U. z 2013 r. poz. 186, z późn. zm.) art. 56a – regulującego nowe czyny zabronione, sankcjonującego niewywiązywanie się lub nienależyte wywiązywanie się przez podatników z obowiązków informacyjnych nałożonych projektowanym przepisem art. 86a ust. 12 ustawy o VAT.

Zaproponowano karę grzywny w trzech przypadkach:

- 1) gdy podatnik nie składa informacji, o której mowa w art. 86a ust. 12 ustawy o VAT,
lub

- 2) składa taką informację po terminie, bądź też
 - 3) składa informację nieprawdziwą,
- i dokonuje odliczenia podatku niezgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług (art. 56a §1 kks).

Ponadto przewiduje się, że w przypadku mniejszej wagi, sprawca czynu zabronionego podlega karze grzywny za wykroczenie skarbowe (art. 56a § 2 kks).

Uzasadnienia dla sankcjonowania powyższych zachowań nie należy upatrywać jedynie w niedopełnieniu formalnego obowiązku złożenia informacji wymaganej przepisami lub uchybieniu terminowi jej złożenia. Jak już wcześniej wskazano (w bloku omawiającym zmiany w podatku VAT) informacja ta pełni bowiem kluczową rolę w systemie kontrolnym proponowanych ograniczeń w odliczaniu VAT od wydatków związanych z pojazdami. Specyfika proponowanej instytucji uzasadnia wprowadzenie szczególnej regulacji karnej zarezerwowanej wyłącznie na jej potrzeby. Przepis ten oprócz uregulowania odpowiedzialności karnej w enumeratywnie wymienionych przypadkach spełnia przede wszystkim funkcję prewencyjną, odstraszać od popełnienia czynu zabronionego, przez zagrożenie karą, zapobiegając tym samym unikaniu lub uchylaniu się od opodatkowania VAT oraz bezkarności w przypadku wystąpienia takich sytuacji. Temu też została podporządkowana uzyskana przez Polskę decyzja derogacyjna z dnia 17 grudnia 2013 r. Skoro zapobieżenie unikania lub uchylania się od opodatkowania w odniesieniu do wydatków związanych z niektórymi pojazdami samochodowymi jest wystarczającym powodem przyznania przez organy stanowiące Unii Europejskiej odstępstwa w stosowaniu przepisów dyrektywy 2006/112/WE, to tym bardziej należy uznać za uzasadnione wprowadzenie stosownych przepisów karnych w regulacjach krajowych zapobiegających takim sytuacjom. Dodatkowo potwierdza to orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (vide: wyrok w sprawie C-259/12, pkt 34–35, 43). Podatnik, który naruszył przepisy, w świetle „celu w postaci zapewnienia prawidłowego poboru podatku VAT i zapobiegania oszustwom podatkowym, znajduje się bowiem w sytuacji innej niż sytuacja podatnika, który spełnił ciężące na nim obowiązki księgowe”. Zaproponowana kara ma zapewnić prawidłowy pobór podatku VAT, a w szczególności dokładność odliczeń podatkowych, oraz zapobiegać oszustwom podatkowym. Działania takie uzasadnione są specyfiką użytkowania pojazdów samochodowych, przy których bardzo

trudne jest określenie zakresu ich wykorzystania do celów prywatnych, co sprzyja uchylaniu się od płacenia podatku VAT.

Przyczyną wprowadzenia sankcji karnej za złożenie informacji niezgodnej ze stanem rzeczywistym jest wprowadzenie organu podatkowego w błąd, wskutek czego doszło do nieuprawnionego odliczenia podatku naliczonego. Faktem jest, że w stosunku do tego podatnika zostanie zastosowane ograniczone prawo do odliczenia (pełne prawo to nie przysługiwało mu bowiem od samego początku używania pojazdu), jednakże stanie się to dopiero w momencie stwierdzenia przez organ podatkowy, w ramach czynności sprawdzających, kontrolnych lub postępowania podatkowego, podania przez podatnika w informacji danych niezgodnych ze stanem rzeczywistym.

W przypadkach mniejszej wagi (przykładowo, gdy kwota niezasadnie odliczonego podatku nie przekracza ustawowego progu – vide: art. 53 § 8 kks) podatnik będzie podlegał karze grzywny za wykroczenie skarbowe.

Zaproponowano jednakże możliwość odstąpienia od ukarania w odniesieniu do podatnika który dopełnił obowiązku złożenia takiej informacji po terminie, jeżeli nastąpiło to przed dokonaniem jakichkolwiek czynności przez organ podatkowy lub skarbowy w zakresie podatku VAT (art. 56a § 3 kks).

Kwestia natomiast sankcji za niezłożenie korekty deklaracji czy niewpłacenie podatku z niej wynikającego pozostaje poza zakresem tego przepisu.

„Restrykcyjność” przepisu polegająca na braku możliwości uniknięcia kary przez dokonanie uchybionych czynności już po „uprzedzeniu” podatnika o zamiarze podjęcia działań kontrolnych wpisuje się w cel przyświecający decyzji derogacyjnej – przeciwdziałanie unikaniu opodatkowania VAT i całkowicie jest uzasadniona.

Zrezygnowano z sankcjonowania przypadków, gdy podatnik:

- złożył informację po terminie, jednakże dokonywał odliczenia tylko w ograniczonym zakresie lub
- nie dokonał we właściwym terminie jej aktualizacji.

W pierwszej sytuacji podatnik uwzględnił bowiem fakt, że niezłożenie informacji w terminie skutkuje dla niego utratą prawa do pełnego odliczenia VAT od wszystkich wydatków związanych z pojazdem do czasu złożenia tej informacji, czyli wyeliminowane zostało ryzyko uniknięcia opodatkowania podatkiem VAT, czemu przeciwdziałać mają proponowane sankcje karne. W drugiej natomiast niezłożenie

aktualizacji w terminie, w przypadku stwierdzenia w trakcie czynności sprawdzających lub kontrolnych użytku prywatnego tego pojazdu, skutkować będzie uznaniem złożonej informacji za niezgodną ze stanem faktycznym/rzeczywistym (fałszywą), co w konsekwencji oznacza jedynie prawo do częściowego odliczenia podatku. W tej sytuacji nie ma konieczności wprowadzania działań prewencyjnych. Sytuacja podatnika, dokonującego pełnego odliczenia, przy braku złożenia terminowej aktualizacji (jeśli nastąpi zmiana przeznaczenia) nie jest bowiem tożsama z sytuacją podatnika, który w ogóle nie złożył takiej informacji lub złożył ją po terminie. W przypadku tego drugiego ma on potencjalnie większą możliwość uniknięcia zapłaty podatku.

VII. Omówienie zmian ustawy o opłacie skarbowej

Propozycja uchylecia ust. 11 w części II załącznika „Wykaz przedmiotów opłaty skarbowej, stawki tej opłaty oraz zwolnienia” jest konsekwencją proponowanych zmian w ustawie o VAT w zakresie likwidacji obowiązku uzyskiwania zaświadczeń z urzędu skarbowego dla potrzeb rejestracji pojazdów sprowadzanych z innych państw członkowskich UE.

VIII. Regulacje przejściowe i końcowe

W art. 7 przewiduje się odstępianie od obowiązku rozliczania podatku VAT z tytułu wykorzystywania przez podatnika na cele niezwiązane z prowadzeniem przedsiębiorstwa samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych objętych ograniczonym prawem do odliczenia do wysokości 50% lub 60% nie więcej niż odpowiednio 5000 zł lub 6000 zł, czyli ograniczeniem stosowanym na podstawie dotychczasowych przepisów (ust. 1). Wprowadzenie takiej regulacji ma na celu uniknięcie podwójnego opodatkowania w stosunku do ww. pojazdów, ponieważ użytek prywatny został już skalkulowany w ograniczeniu odliczenia w odniesieniu do tych pojazdów. Doprecyzowano także, że wyłączenie z opodatkowania w opisanych sytuacjach dotyczy również użytku na cele inne niż działalność gospodarcza pojazdów „nabytych” („włączonych” do przedsiębiorstwa) na podstawie umów najmu, dzierżawy, leasingu operacyjnego lub innej umowy o podobnym charakterze (które to umowy nie są traktowane w kategoriach dostawy towarów), w stosunku do których przysługiwało ograniczone odliczenie VAT (ust. 2).

Przepis przejściowy zawarty w art. 8 projektu wprowadza regulacje przejściowe odnośnie do terminów dopełnienia obowiązków ewidencyjnych (pkt 1) i informacyjnych (pkt 2) związanych z pojazdami wykorzystywanymi wyłącznie do działalności gospodarczej, które zostały nabyte lub były już użytkowane w ramach umów „długoterminowych” przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

Kolejny przepis – art. 9 projektu – reguluje kwestie przeprowadzania dodatkowego badania technicznego w okresie przejściowym.

W związku z faktem, że zmianie uległ katalog pojazdów, co do których stwierdzenie spełnienia technicznych warunków dokonywane było na podstawie dodatkowego badania technicznego, zaświadczenia wydane na tę okoliczność do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy tracą co do zasady swoją moc. W związku z tym konieczne stało się uregulowanie kwestii przeprowadzenia „nowych” dodatkowych badań technicznych. Proponuje się, aby „nowe” dodatkowe badania techniczne były przeprowadzone w terminie najbliższego obowiązkowego okresowego badania technicznego, nie później jednak niż przed upływem 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Wyjątek stanowiłyby sytuacje sprzedaży pojazdu przed określonymi powyżej terminami. Proponuje się, żeby w takiej sytuacji dodatkowe badanie techniczne zostało przeprowadzone nie później niż przed dokonaniem dostawy (ust. 1 i 2).

Jednocześnie wskazano (ust. 3), że zachowują ważność zaświadczenia wydane dla tych pojazdów samochodowych, które wymienione były dotychczas w katalogu pojazdów w art. 86a ust. 2 pkt 1 zmienianej ustawy i nadal mieszczą się w katalogu pojazdów, o którym mowa w nowym art. 86a ust. 9 pkt 1 lit. a, o ile oczywiście w pojazdach tych nie zostały wprowadzone zmiany skutkujące niespełnieniem warunków technicznych uprawniających do pełnego odliczenia.

Przepis art. 10 reguluje kwestię zastosowania systemu korekt wprowadzanego w art. 90b ustawy o VAT w odniesieniu do pojazdów nabywanych przed dniem wejścia w życie przedmiotowej ustawy. Proponuje się, aby wprowadzany system korekt miał zastosowanie wyłącznie do pojazdów samochodowych nabytych od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Wyjątek stanowiłaby sytuacja sprzedaży samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych, przy nabyciu których przed dniem wejścia w życie ustawy podatnikowi przysługiwało ograniczone do wysokości 50% lub 60% prawo do odliczenia (nie więcej jednak niż odpowiednio 5000 zł lub 6000 zł).

Z uwagi na skutki budżetowe wynikające z wprowadzenia możliwości odliczania 50% kwoty podatku naliczonego od nabywanych paliw silnikowych do napędu pojazdów wykorzystywanych do celów „mieszanych”, czyli do działalności gospodarczej i do celów prywatnych, proponuje się w art. 11 projektu przejściowo (tj. do dnia 30 czerwca 2015 r.) ograniczyć to prawo, tzn. pozostawić do dnia 30 czerwca 2015 r. 100% zakaz odliczenia podatku dla nabywanych paliw do pojazdów objętych zasadą *stand still* (tzn. zakaz dotyczyłby przede wszystkim samochodów osobowych). Powyższe pozostaje w zgodności z przepisami unijnymi, gdyż Polska jest uprawniona do zachowania ograniczeń w odliczaniu, jakie posiadała na dzień wejścia do Unii Europejskiej na podstawie art. 176 dyrektywy 2006/112/WE, szczególnie że nie jest zobowiązana do implementacji decyzji wykonawczej w całości (vide: wyrok TSUE w sprawie C-395/11).

Wydatki na paliwa dotyczące pojazdów wykorzystywanych wyłącznie do działalności gospodarczej będą odliczane na zasadach ogólnych, tj. będzie w stosunku do nich przysługiwało pełne prawo do odliczenia, przy spełnieniu warunków wskazanych w proponowanym art. 86a ustawy o VAT.

Przepis art. 12 projektu zachowuje prawa nabyte w zakresie pojazdów samochodowych będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w stosunku do których podatnikowi przysługiwało na dzień poprzedzający dzień wejścia w życie niniejszej ustawy nieograniczone prawo do odliczenia od czynszu i rat wynikających z takiej umowy.

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. Warunkiem zachowania praw nabytych jest, aby pojazdy samochodowe będące przedmiotem tej umowy zostały wydane podatnikowi przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i umowa została zarejestrowana we właściwym urzędzie skarbowym najpóźniej w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Pozostałe wydatki związane z tymi pojazdami oraz wydatki związane z pojazdami używanymi na podstawie umów najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, zawartych przed dniem wejścia w życie zmiany ustawy, w stosunku do których podatnikowi przysługiwało na dzień poprzedzający dzień

wejścia w życie niniejszej ustawy ograniczone prawo do odliczenia (odpowiednio 50% i 60%, nie więcej niż 5 tys. zł i 6 tys. zł), będą odliczane na nowych zasadach, tj. będzie w stosunku do nich przysługiwało pełne prawo do odliczenia lub ograniczone, w zależności od spełnienia warunków wskazanych w proponowanym art. 86a ustawy o VAT.

Przepis art. 13 projektu wprowadza regulacje przejściowe dotyczące stosowania nowych zasad związanych ze zmianami definicji samochodu osobowego w podatkach dochodowych.

Zakłada się, że nowe brzmienie przepisów będzie miało zastosowanie do samochodów osobowych nabytych od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy lub używanych na podstawie umowy leasingu, najmu, dzierżawy lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Jednocześnie nowe przepisy dotyczące skutków w podatku dochodowym związanych z korektą podatku VAT, o której mowa w art. 90b ust. 1 pkt 2 oraz ust. 6 ustawy o VAT będą miały również zastosowanie – analogicznie jak w podatku VAT – do sprzedaży samochodów osobowych nabytych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 14 projektu ustawy został omówiony w bloku dotyczącym omawianych zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Zakłada się, że projektowana ustawa wejdzie w życie zasadniczo po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia (art. 16). Konieczne jest, aby w terminie tym weszły również w życie zmiany dotyczące podatku dochodowego. Jakkolwiek może to oznaczać wejście w życie tych zmian w trakcie roku podatkowego, to jednak należy mieć na uwadze, iż są one konsekwencją zmian wynikających z nowelizacji ustawy o podatku od towarów i usług. Późniejszy termin wejścia w życie przepisów dotyczących podatku dochodowego, np. od dnia 1 stycznia 2015 r., oznaczałby, iż od momentu wejścia w życie zmian ustawy o podatku od towarów i usług do dnia wejścia w życie znowelizowanych przepisów ustaw o podatku dochodowym, podatnicy nie mieliby podstaw do ustalania m.in. kosztów podatkowych związanych z korektą podatku VAT.

Jednocześnie nie ma przeszkód, aby projektowane zmiany w podatku dochodowym weszły w życie w trakcie roku podatkowego. Wynika to – po pierwsze – z faktu, iż skutki w tym podatku (wykazanie przychodu w kwocie odpowiadającej zwiększonej

kwocie podatku naliczonego wynikającej z korekty, o której mowa w art. 90b ust. 1 pkt 2 ustawy o VAT – w związku z uprzednim zwiększeniem wartości początkowej środka trwałego o kwotę podatku VAT niestanowiącą podatku naliczonego) są konsekwencją decyzji podejmowanych przez samego podatnika na podstawie regulacji ustawy o VAT. Zgodnie z przywołanym przepisem, w takiej sytuacji, podatnik podatku VAT jest wyłącznie „uprawniony” (a nie „obowiązany”) do dokonania korekty. Zatem to sam podatnik, uwzględniając bilans korzyści, jakie wynikają ze stosowania całokształtu regulacji przewidzianej nowelizacją, decyduje o swojej sytuacji na gruncie ustaw o podatkach dochodowych. Ze względu na ściśle powiązanie skutków w podatku dochodowym z decyzją podjętą przez podatnika na gruncie podatku VAT (skutki w podatku dochodowym są konsekwencją stosowania przepisów o podatku VAT), konieczność wykazania przychodu na gruncie przepisów ustaw o podatkach dochodowych będzie rekompensowana polepszeniem jego sytuacji w ramach systemu podatku VAT przez zwiększenie podatku naliczonego. Z uwagi na fakt, iż obciążenie podatkiem dochodowym stanowi wyłącznie określony procent kwoty „zyskiwanej” w podatku VAT finansowy bilans działań podatnika decydującego się na skorzystanie z możliwości, jakie daje art. 90b ust. 1 pkt 2 ustawy o VAT, będzie dla niego dodatni.

Po drugie naruszenie zakazu wprowadzania zmian w prawie podatkowym w trakcie roku podatkowego miałyby miejsce w sytuacji, gdyby określone (tożsame) działania podatnika przed i po wejściu w życie proponowanych zmian rodziło dla podatnika odmienne skutki prawne w podatkach dochodowych. Byłoby tak wówczas, gdyby podatnik, dokonując korekty w podatku VAT przed wejściem w życie projektowanych przepisów, nie musiał wykazywać przychodu w podatku PIT lub CIT, natomiast przychód taki musiałby wykazać już po wejściu w życie tych przepisów. Taka sytuacja w oczywisty sposób nie zachodzi w niniejszej sprawie z uwagi na fakt, iż aktualnie na gruncie podatku VAT nie istnieją regulacje analogiczne do tych wprowadzanych niniejszą ustawą. Nowelizacja ustaw o podatku dochodowym nie dokonuje zatem „zmiany” zasad traktowania podatku naliczonego, a tym samym nie można uznać, iż nowelizacja ta pogarsza sytuację podatników podatków dochodowych.

Późniejszy termin wejścia w życie zmian w ustawach o podatku dochodowym w porównaniu do zmian przewidzianych w ustawie o VAT, oznaczałoby jednocześnie, iż w systemie podatkowym powstałaby luka w przepisach. Polegałaby ona na tym, iż w podatku dochodowym brak byłoby regulacji określających skutki podatkowe

czynności dokonywanych przez podatnika w oparciu o przepisy ustawy o podatku od towarów i usług, które to czynności mają niewątpliwy wpływ na podatek dochodowy. Przy czym na uwadze należy mieć to, iż zmiany w podatku dochodowym w żaden sposób nie mogą być rozpatrywane w oderwaniu od nowelizacji przepisów ustawy o podatku od towarów i usług, gdyż są one bezpośrednio z nimi powiązane i jednocześnie stanowią konsekwencję i logiczną całość tych zmian.

Wyjątki od regulacji wskazującej na wejście w życie ustawy po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia dotyczą art. 1 pkt 8 i 9, art. 4 i art. 6. W związku ze skutkami dla jednostek samorządu terytorialnego z tytułu mniejszych wpływów z opłaty skarbowej (likwidacja obowiązku wydawania zaświadczeń, o których mowa w art. 105 ustawy o VAT) przewidziano, że art. 1 pkt 8 i 9, art. 4 i art. 6 wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2015 r., w którym to roku ubytki w opłacie skarbowej zostaną pokryte dodatkowymi wpływami z podatków dochodowych (zmiany będące konsekwencją zmian w VAT). Ponadto przewiduje się (art. 15), że art. 7 dotyczący braku obowiązku opodatkowania użytku prywatnego pojazdu samochodowego objętego dotychczasowymi ograniczeniami w odliczaniu podatku naliczonego, jako przepis korzystny dla podatników i jednoznacznie usuwający niepewność prawną po utracie mocy art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym, będzie stosowany z mocą od dnia 1 stycznia 2014 r. Rozwiązanie to nie narusza zasady demokratycznego państwa prawnego.

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy w trybie ww. ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa zgłosił Związek Polskiego Leasingu.

Ustawa nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów dotyczących krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Projektowany akt prawny oddziałuje na podatników podatku od towarów i usług oraz podatników podatku dochodowego od osób fizycznych i od osób prawnych. Proponowane rozwiązania wpływają również na podmioty sprowadzające samochody z innych państw członkowskich.

2. Wyniki konsultacji społecznych

Projekt ustawy równoległe z uzgodnieniami zewnętrznymi został poddany konsultacjom społecznym z takimi podmiotami i organizacjami gospodarczymi, jak: Business Centre Club, Fundacja Rozwoju Rachunkowości w Polsce, Izba Gospodarcza „Wodociągi Polskie”, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Izba Gospodarcza Towarzystw Emerytalnych, Izba Wydawców Prasy, Krajowa Izba Biegłych Rewidentów, Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji, Krajowa Izba Gospodarcza, Krajowa Rada Doradców Podatkowych, Krajowa Rada Izb Rolniczych, Krajowa Rada Notarialna, Krajowa Rada Radców Prawnych, Krajowa Rada Spółdzielcza, Krajowy Związek Rewizyjny Rolniczych Spółdzielni Produkcyjnych, Polska Izba Książki, Krajowy Związek Rewizyjny Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”, Krajowy Związek Rewizyjny Spółdzielni „SPOŁEM”, Krajowy Związek Rolników, Kółek i Organizacji Rolniczych, Krajowy Związek Spółdzielni Mleczarskich Związek Rewizyjny, Naczelna Izba Lekarska, Naczelna Rada Adwokacka, Naczelna Rada Zrzeszeń Handlu i Usług, Naczelna Rada Zrzeszeń Transportu Prywatnego, Polska Federacja Producentów Żywności, Polska Izba Firm Szkoleniowych, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Polska Izba Turystyki, Polska Izba Ubezpieczeń, Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych LEWIATAN, Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji, Polska Rada Biznesu, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, Rada Krajowa Federacji Konsumentów, Stowarzyszenie Księgowych w Polsce, Stowarzyszenie Kupców i Przedsiębiorców Polskich „Razem”, Zrzeszenie Prawników Polskich, Związek Rewizyjny Spółdzielni Mieszkaniowych RP, Związek Rewizyjny Spółdzielni Ogrodniczo-Pszczelarskich, Związek Rzemiosła Polskiego, Związek Dealerów

Samochodowych, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR.

Zainteresowanie pracami nad projektem ustawy w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) zgłosił Związek Polskiego Leasingu.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz uwagi zgłoszone przez podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem, zostały omówione w tabeli Zestawienie uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, która została załączona do Oceny Skutków Regulacji.

Na etapie rozpatrywania projektu przez Stały Komitet Rady Ministrów uwagi do projektu zgłosiły również Fundacja Małych i Średnich Przedsiębiorstw oraz Polska Izba Ochrony. Podmioty te nie były wskazane w rozdzielniku konsultacji społecznych.

Uwagi zgłoszone przez Fundację dotyczą: wprowadzanego ograniczenia w odliczaniu podatku od nabywanych paliw wykorzystywanych do napędu samochodów osobowych i niektórych innych pojazdów samochodowych wykorzystywanych do celów „mieszanych” (objętych zasadą stand still); wprowadzenia nowych obowiązków dla przedsiębiorców (obowiązek prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu); terminu na złożenie w urzędzie skarbowym informacji o pojeździe; wprowadzenia w trakcie roku zmian w przepisach o podatku dochodowym. Praktycznie wszystkie zagadnienia wskazane w piśmie Fundacji były już wcześniej analizowane. Mając na uwadze fakt, że w przypadku ich przyjęcia nie udałoby się zrealizować celów decyzji upoważniającej, zostały one odrzucone. Stosowne pismo w tej sprawie zostanie przesłane do Fundacji.

Natomiast uwagi zgłoszone przez Polską Izbę Ochrony dotyczyły umieszczenia bankowozów w katalogu pojazdów uznawanych w świetle projektowanej regulacji za pojazdy wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej. Biorąc pod uwagę występującą niedawno patologię związaną z przerabianiem luksusowych samochodów osobowych na bankowozy typu C w celu pełnego odpisu podatku VAT od takich pojazdów, postanowiono, że tego typu pojazdy nie zostaną wymienione w projektowanym katalogu. Kwestia podniesiona przez Izbę zostanie jeszcze przeanalizowana w zakresie ewentualnego umieszczenia pojazdów, które

bezdyskusyjnie wykorzystywane są do przewozu wartości pieniężnych, w przepisach wykonawczych, które mogą zostać wydane na podstawie upoważnienia zawartego w przedmiotowym projekcie.

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego zaopiniowała projekt ustawy negatywnie.

Negatywna ocena tego projektu wynikała z niesatysfakcjonującego strony samorządową rozdziału wzrostu dochodów jednostek samorządu terytorialnego. Należy bowiem zaznaczyć, że projektowane zmiany niosą za sobą wzrost dochodów jednostek samorządu terytorialnego, jednak w dyskusji w ramach Komisji zwrócono uwagę, że wzrost ten przypadnie województwom, natomiast gminy doświadczą spadku tych dochodów. Komisja nie wyraziła jednoznacznej aprobaty dla inicjatywy strony rządowej co do ewentualnego wprowadzenia korekty rozdziału kwot wynikających z CIT, tak aby wzrost dochodów był równomiernie rozłożony.

3. Wpływ aktu prawnego na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana ustawa pociągnie za sobą ubytek dochodów budżetu państwa z podatku od towarów i usług w wysokości w stosunku do 2013 r.:

– 939 mln zł w 2014 r.,

– 1 376 mln zł w 2015 r.,

– 2 601 mln zł w 2016 r.

Brak projektowanych regulacji spowodowałby ujemne skutki dla budżetu państwa z tego podatku w wysokości: 1 907 mln zł w 2014 r., 2 290 mln zł w 2015 r., 2 637 mln zł w 2016 r.

Ubytek dochodów budżetowych z tytułu podatku VAT będzie częściowo zrekompensowany wzrostem dochodów z podatku dochodowego, z uwagi na zmniejszenie kosztów uzyskania przychodów związanych ze zmianą zasad odliczania podatku VAT.

Przyjmując za podstawę oszacowane zmiany w wysokości dochodów budżetu państwa z tytułu podatku VAT w związku z projektowanymi rozwiązaniami wymienionymi powyżej, szacowany wzrost dochodów sektora finansów publicznych (budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego, zwanych dalej: „jst”) z tytułu podatku dochodowego wyniósłby w stosunku do 2013 r.:

- w 2014 r.: 60 mln zł, w tym dochodów budżetu państwa 44 mln zł, a dochodów jst 16 mln zł,
- w 2015 r.: 225 mln zł, w tym dochodów budżetu państwa 135 mln zł, a dochodów jst 90 mln zł,
- w 2016 r.: 478 mln zł, w tym dochodów budżetu państwa 286 mln zł, a dochodów jst 192 mln zł.

Szacowane skutki nie uwzględniają pozytywnych skutków budżetowych z tytułu ograniczenia szarej strefy w handlu paliwami (wzrost zainteresowania kupnem paliw „na faktury” w celu odliczenia połowy kwoty podatku z tytułu tych nabyć).

Skutki budżetowe zostały oszacowane, zakładając wejście w życie przepisów je generujących od 1 marca 2014 r. Z uwagi jednak na termin wejścia w życie ustawy (14 dni od dnia ogłoszenia) możliwe jest, że przepisy ustawy w tym zakresie wejdą w życie nieco wcześniej, co mogłoby oznaczać nieznaczne różnice w prezentowanych szacunkach. Ubytek dochodów budżetu państwa z tytułu wprowadzanych regulacji mieści się w zaplanowanych w ustawie budżetowej na rok 2014 ubytkach dochodów z podatku VAT z tytułu zmian w zakresie prawa do odliczeń.

Skutki zmian w prawie do odliczeń przy nabyciu samochodów osobowych wyszacowano, obliczając różnicę w odliczeniach dla poszczególnych marek samochodów, uwzględniając przy tym liczbę nabytych przez podatników VAT czynnych samochodów osobowych. W szacunkach oparto się na danych z Cepik-u w zakresie liczby nabywanych przez tych podatników samochodów osobowych oraz na danych Instytutu SAMAR dotyczących średnich cen i struktury sprzedaży poszczególnych marek samochodów. Wyszacowano też liczbę samochodów z tzw. kratką oraz samochodów osobowych (w tym z tzw. kratką) wykorzystywanych wyłącznie do działalności gospodarczej. W obliczeniach uwzględniono też fakt, że samochody wykorzystywane są również do działalności zwolnionej (bez prawa do odliczeń).

Skutki zmian w odliczeniach przy nabyciu paliwa wyszacowano jako 50% podatku zawartego w cenie paliwa nabytego przez podatników VAT czynnych do samochodów, których ograniczenie to będzie dotyczyło. Zużycie to wyszacowano w oparciu o liczbę samochodów będących w posiadaniu podatników VAT, średni roczny przebieg tych pojazdów, średnią cenę paliwa (benzyny, oleju napędowego

i gazu). W przypadku nabycia samochodów uwzględniono założenia dotyczące nabycia wyłącznie na cele działalności gospodarczej, które to cele w projekcie dają podstawę do odstąpienia od przedmiotowych ograniczeń w prawie do odliczeń. W szacunkach uwzględniono też brak prawa do odliczeń z tytułu dokonywania przez podatników VAT czynnych również sprzedaży zwolnionej z podatku. Przy szacowaniu skutków oparto się na danych z Cepik-u w zakresie liczby samochodów będących w posiadaniu podatników VAT. Podobnie wyszacowano pozytywne dla budżetu państwa skutki z tytułu ograniczenia odliczenia do 50% w zakresie innych wydatków eksploatacyjnych.

W zakresie skutków likwidacji zwolnienia od podatku sprzedaży samochodów używanych i wprowadzenia systemu korekt podatku nieodliczonego, obliczono dwa elementy. Pierwszy obliczono jako różnicę w korektach podatku odliczonego pomiędzy wielkością korekty według nowego systemu a wielkością korekty według obecnego systemu, z uwzględnieniem liczby sprzedawanych przez podatników samochodów używanych w podziale na wiek samochodu, co stanowi element ujemny skutku. Element dodatni obliczono jako wartość podatku należnego od sprzedaży tych samochodów do konsumentów ostatecznych powiększoną o 50% wartości podatku należnego przy sprzedaży samochodów do podatników VAT czynnych. Uwzględniono przy tym spadek wartości rezydualnej samochodu.

Przy szacowaniu skutków uwzględniono też przesunięcie czasowe wpływów z podatku VAT (np. dochody z rozliczenia za styczeń wpływają dopiero w lutym) oraz okresy przejściowe w projektowanych rozwiązaniach.

Wzrost dochodów sektora finansów publicznych (budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego) z tytułu podatku dochodowego wyszacowano, przyjmując za podstawę oszacowane zmiany w wysokości dochodów budżetu państwa z tytułu podatku VAT w związku z projektowanymi rozwiązaniami w zakresie prawa do odliczeń. Szacowane skutki finansowe w podatku dochodowym uwzględniają również rozliczanie wydatków na nabycie pojazdów samochodowych w czasie (amortyzacja).

W zakresie zniesienia od 2015 r. zaświadczeń od pojazdów sprowadzanych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej i w konsekwencji zniesienia opłaty skarbowej z tego tytułu przewiduje się, że dodatnie skutki dla jst z tytułu podatku

dochodowego zostaną zmniejszone w latach 2015 i 2016 (w każdym roku) o ok. 64 mln zł.

Projektowane regulacje nie wpływają na zwiększenie wydatków dla sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ aktu prawnego na rynek pracy

Wejście w życie niniejszej ustawy nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ aktu prawnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Przewiduje się, iż proponowane rozwiązania mogą pozytywnie wpływać na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

Charakter proponowanych zmian dotyczących ograniczenia w zakresie odliczania podatku naliczonego od zakupu pojazdów samochodowych oraz innych wydatków związanych z tymi pojazdami może wpływać na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Bez wprowadzenia zmian może dochodzić do zakłóceń na rynku sprzedaży samochodów z uwagi na zróżnicowanie pod względem podatkowym samochodów. Trudno jest określić wpływ proponowanej regulacji na krajowy rynek motoryzacyjny, gdyż na decyzje dotyczące prowadzonej działalności gospodarczej ewentualnych nabywców samochodów wpływ mają również inne czynniki, takie jak aktualne potrzeby przedsiębiorcy czy koniunktura na rynku.

Zakłada się, że odejście od stosowanego obecnie limitu kwotowego (6000 zł) może wpłynąć, po wejściu w życie niniejszej ustawy, na wzrost zainteresowania kupnem samochodów wykorzystywanych do celów „mieszanych”.

Ponadto wprowadzenie ograniczenia w odliczaniu podatku z tytułu wydatków eksploatacyjnych związanych z pojazdami wykorzystywanymi zarówno do celów prowadzonej działalności gospodarczej, jak i celów prywatnych, zwiększy przejściowo w VAT koszty prowadzenia działalności przedsiębiorstw. Jednakże wprowadzenie od połowy 2015 r. prawa do odliczenia podatku z tytułu zakupu paliwa do napędu samochodów osobowych zdecydowanie zmniejszy koszty prowadzenia działalności, gdyż obecnie od takiego wydatku odliczenia podatku VAT się nie stosuje. Należy również podkreślić, że od dnia wejścia w życie

przepisów dotyczących nowych zasad odliczania podatku naliczonego odliczenie VAT w pełnej wysokości będzie przysługiwało w odniesieniu do wydatków (w tym paliw) dotyczących wszystkich samochodów wykorzystywanych wyłącznie w działalności gospodarczej. Nie będzie zatem już różnicowania podatkowego w stosunku do tego rodzaju pojazdów w zależności, czy mamy do czynienia z samochodem z tzw. kratką, czy samochodem osobowym.

Wprowadzenie zmian w zakresie prawa do odliczenia podatku naliczonego od zakupu pojazdów samochodowych może wpłynąć – w okresie od dnia 1 stycznia 2014 r. do dnia wejścia w życie proponowanych zmian – na wzrost zainteresowania kupnem samochodów, które zgodnie z projektem objęte zostaną ograniczeniem. Dlatego też, aby nie doszło do „zawirowań” na rynku samochodowym, proponuje się, aby regulacje weszły w życie jak najszybciej, tj. po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy.

6. Wpływ aktu prawnego na sytuację i rozwój regionalny

Uregulowania zawarte w niniejszej ustawie nie wywierają wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

7. Źródła finansowania

Ujemne skutki budżetowe z tytułu wprowadzenia projektowanych rozwiązań mieszczą się w zaplanowanych w ustawie budżetowej na rok 2014 ubytkach dochodów z podatku VAT z tytułu zmian w zakresie prawa do odliczeń.

KONSULTACJE SPOŁECZNE - ZESTAWIENIE UWAG DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O PODATKU OD TOWARÓW I USŁUG ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW – STAN NA 08.01.2014 r.

Przepis	Zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Stanowisko MF
Art. 1 pkt 2 (art. 8 ust.5)	Lewiatan	<p>Wątpliwości budzi art. 1pkt 2 projektu ustawy, który dotyczy art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy o VAT uznającego za odpłatne świadczenie usług również użycie towarów stanowiących część przedsiębiorstwa podatnika do celów innych niż działalność gospodarcza. W praktyce mogą się pojawić wątpliwości, czy używanie w celach prywatnych przez pracowników samochodów służbowych leasingowanych przez pracodawcę nie powinno być uznane za nieodpłatne świadczenie usług na cele osobiste pracowników, które jest objęte już innym przepisem (art. 8 ust. 2 pkt 2). Dlatego też proponujemy doprecyzować w ustawie zmieniającej, że zmieniane przepisy dotyczą również używania samochodów przez pracowników podatnika.</p> <p>Propozycja zapisu: „Przepis ust. 2 pkt 1 nie ma zastosowania w przypadku użycia (wykorzystywania) pojazdów samochodowych, do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika, <u>w tym w szczególności do celów osobistych podatnika, lub jego pracowników, w tym byłych</u></p>	<p>Uwagi uwzględnione. Doprecyzowano projektowane przepisy i uzupełniono uzasadnienie.</p>

		<p><u>pracowników, wspólników, udziałowców, akcjonariuszy, członków spółdzielni i ich domowników, członków organów stanowiących osób prawnych, jeżeli podatnikowi przysługiwało, w całości lub w części, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego obliczoną zgodnie z art. 86a ust. 1 (...)</u>”</p> <p>Ponadto w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, postulujemy w uzasadnieniu do ustawy wskazać, że art. 8 ust. 2 pkt 1 dotyczy też przypadków udostępniania pracownikom samochodów używanych przez podatników na podstawie umów leasingu. To zapewni podatnikom pewność prawa podatkowego.</p> <p>Jednocześnie w przedmiocie powyższej regulacji, z przepisu przejściowego (art. 7 projektu) nie wynika wprost czy dla samochodów, używanych na podstawie umów leasingu zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy, można korzystać z wyłączenia z opodatkowania używania takich samochodów do celów osobistych pracowników czy też nie. Naszym zdaniem, przepis ten wskazuje na możliwość wyłączenia takiego używania z opodatkowania po wejściu w życie ustawy, jednak warto doprecyzować to w przepisach zmieniających.</p>	
--	--	---	--

		<p>Propozycja zapisu:</p> <p>„W przypadku użycia (wykorzystywania) przez podatnika do celów innych niż działalność gospodarcza, samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym, <u>nabytych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, również w ramach użytkowania tych pojazdów na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, imporcie lub wytworzeniu, przy nabyciu których kwote podatku naliczonego stanowiło 50% lub 60% kwoty podatku (...)</u>”</p>	
Art. 1 pkt 2 (art. 8 ust. 5)	Związek Banków Polskich	<p>W treści projektowanego art. 8 ust. 5 ustawy o podatku od towarów i usług [dalej: ustawa o VAT] proponujemy skreślić zapis określający, iż przepis ten odwołuje się jedynie do pkt 1 w ustępie 2 artykułu 8. W naszej ocenie powyższa zmiana pozwoli usunąć wątpliwość, iż opodatkowaniu nie będzie podlegało także wykorzystywanie pojazdów samochodowych, do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika, nabytych przez podatnika w ramach umowy, leasingu, dzierżawy lub podobnych, a których udostępnienie np. pracownikom podatnika może być uznane na gruncie przepisów o VAT jako nieodpłatne świadczenie usług na cele</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Doprecyzowano projektowany przepis i uzupełniono uzasadnienie.</p>

		pracowników, o którym mowa w art. 8 ust. 2 pkt 2 ustawy o VAT.	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a)	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej	<p>Celem projektu jest kompleksowe uregulowanie w przepisach o podatku od towarów i usług zasad odliczania i rozliczania wydatków dotyczących samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Podstawą wprowadzenia zmian jest decyzja wykonawcza Rady upoważniająca Polskę do stosowania środków stanowiących odstępstwo od art. 26 ust. 1 lit. a) i art. 168 dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnotowego systemu podatku od wartości dodanej. Konsekwencją zmian w ustawie o podatku od towarów i usług są zmiany dostosowawcze w innych ustawach.</p> <p>Proponowane zmiany przedstawione w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług i innych ustaw z dnia 23 grudnia 2013r. wprowadzają bardzo restrykcyjne postanowienia oraz obciążają przedsiębiorców dodatkowymi obowiązkami, które mają negatywny wpływ na prowadzenie działalności gospodarczej. Wprowadzenie systemu zabezpieczającego w postaci konieczności</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Propozycja pozostaje w sprzeczności z uzyskaną decyzją derogacyjną, nieuzasadnione wnioski – pojazdom wykorzystywanym wyłącznie do działalności gospodarczej przysługiwać będzie 100% odliczenia od podatku.</p>

		<p>złożenia informacji oraz prowadzenia ewidencji przez przedsiębiorców, którzy będą wykorzystywać pojazdy wyłącznie do działalności gospodarczej będzie uciążliwą i skomplikowaną czynnością generującą dodatkowe koszty prowadzenia działalności. Zdaniem Pracodawców RP przyjęcie w obecnym kształcie zaproponowanych rozwiązań będzie oznaczało dla większości przedsiębiorców rezygnację z prawa do odliczenia 100% podatku naliczonego w odniesieniu do wydatków związanych z pojazdami wykorzystywanymi przez podatnika wyłącznie do działalności gospodarczej. Ponadto wprowadzenie proponowanych rozwiązań jeszcze bardziej skomplikuje system podatkowy, jak również negatywnie wpłynie na rozwój przedsiębiorczości w Polsce.</p> <p>W związku z tym racjonalnym rozwiązaniem byłoby, umożliwienie przedsiębiorco odliczania 100% podatku naliczonego w odniesieniu do wydatków związanych z pojazdami wykorzystywanymi przez podatnika wyłącznie do działalności gospodarczej w przypadku wprowadzenia ich m.in. do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych.</p>	
Art. 1 pkt 3	Krajowa Rada Izb Rolniczych	W proponowanej ustawie projektodawca	Uwaga nieuwzględniona.

<p>(art. 86a ust. 1)</p>		<p>zamierza wprowadzić ograniczenia w odliczaniu VAT od samochodów wykorzystywanych zarówno do działalności, jak również do celów prywatnych. Najogólniej jest to uzasadnione - ponieważ samochody służbowe służą do wykorzystywania ich w celach służbowych. Jednak zaproponowane rozwiązanie - dotyczące ograniczenia prawa do odliczenia podatku naliczonego do 50% kwoty podatku wynikającego z tzw. „mieszanego” wykorzystania samochodu jest krzywdzące.</p> <p>Przyjęcie upraszczającego założenia, że każdy pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony służy użytkowaniu "mieszanemu" jest niedopuszczalne. Nie można z góry zakładać, że dany typ samochodu jest wykorzystywany zarówno do celów działalności jak i celów prywatnych, co uzasadnia ograniczenie prawa do odliczenia VAT. Przyjęcie sztywnego założenia proporcji 50:50 między wykorzystaniem auta na cele firmowe i prywatne z pewnością jest dyskryminujące dla sporej grupy przedsiębiorców, którzy wykorzystują samochody w większym stopniu na cele służbowe niż osobiste. Izba Przemysłowo-Handlowa szacuje że 95,5 % aut dla</p>	<p>Założenia w projekcie mają charakter upraszczający i uśredniający i są zgodne z orzecznictwem Unii Europejskiej. Badania europejskie zupełnie nie potwierdzają szacunków Izby co do stopnia wykorzystania samochodów osobowych wyłącznie do użytku biznesowego.</p>
--------------------------	--	--	--

		<p>przedsiębiorców to zwykle narzędzia pracy i powinny dawać możliwość pełnego odliczenia podatku VAT.</p> <p>Na uwagę zasługują rozwiązania prawne w Niemczech czy Czechach gdzie przysługuje pełne odliczenie podatku VAT. Jedynie każde prywatne użycie samochodu jest zgłaszane do opodatkowania, natomiast w Holandii każdorazowe użycie samochodu do celów prywatnych rodzi naliczenie podatku z tego tytułu przy jednoczesnym pełnym odliczeniu VAT-u. Niestety planowane zmiany nie będą także korzystne dla wielu przedsiębiorców - stracą ci, którzy mają samochody ciężarowe i specjalistyczne i używają ich zarówno w firmie, jak i prywatnie. Dziś mogą odliczać VAT w całości, a po zmianach tylko w 50%.</p>	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 1)	Związek Dealerów Samochodów	<p>Wątpliwości Związku Dealerów Samochodów budzi prawidłowość arbitralnie przyjętego podziału kosztów użytkowania mieszanego po 50% na cele działalności gospodarczej i cele prywatne. Związek Dealerów Samochodów w związku z tym zwraca uwagę, że derogacja przyznana przez organa Unii Europejskiej obowiązuje jedynie do końca 2016 roku i rząd polski jest zobowiązany do przedstawienia odpowiedniego raportu zawierającego ocenę prawidłowości</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Propozycja nie dotyczy bezpośrednio zakresu regulacji prawnych procedowanego projektu.</p> <p>Natomiast wprowadzenie ograniczenia do 50% możliwości odliczenia VAT od wydatków eksploatacyjnych jest zgodna z otrzymaną decyzją derogacyjną i nie powinna wpłynąć na zwiększenie szarej strefy, gdyż nabywca nadal będzie zainteresowany otrzymaniem faktury, w celu odliczenia 50% podatku z faktury.</p>

		<p>powyższej stawki procentowej zastosowanej w wnioskowanym ograniczeniu. Związek Dealerów Samochodów wnioskuje o rozpoczęcie prac nad wprowadzeniem tzw. metody profesjonalnego oszacowaniu, która powinna zastąpić obecnie przyjętą arbitralnie stawkę 50% ograniczenia. Metoda profesjonalnego oszacowania jest stosowana z powodzeniem w prawodawstwie Republiki Czeskiej i polega na tym, że podatnik może na podstawie swojego doświadczenia ocenić w jakim stopniu będzie użytkował pojazd do celów prowadzenia działalności gospodarczej, a w jakim do celów prywatnych. Podatnik na podstawie deklaracji (oświadczenia) szacuje proporcje użytkowania i w takim stosunku odlicza zawarty podatek VAT. Warto zwrócić uwagę, że zgodnie z obliczeniami prowadzonymi na rynku czeskim, stosunek ten kształtuje się statystycznie na poziomie: około 80 procent użytkowania do celów działalności gospodarczej i 20 procent do celów prywatnych. Rozwiązanie takie w sposób rzeczywisty pozwala ustalić wysokość odliczenia podatku adekwatny do sposobu i charakteru prowadzonej działalności. Dodatkowo, Związek Dealerów Samochodów podtrzymuje swoje</p>	<p>Faktura pozwala również na dochodzenie świadczeń gwarancyjnych z tytułu wykonanych prac. Badania europejskie nie potwierdzają obliczeń podawanych przez Związek co do stopnia wykorzystania samochodów osobowych wyłącznie do działalności gospodarczej.</p>
--	--	---	---

		stanowisko o szkodliwości dla polskiej gospodarki ograniczenia do 50% możliwości odliczeń kosztów eksploatacji pojazdów (napraw i serwisu). Wprowadzenie tego rozwiązania spowoduje bowiem dalszy rozwój i tak silnej w naszym kraju szarej strefy w naprawach i serwisowaniu pojazdów.	
Art.1 pkt 3 (art. 86a ust. 1)	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Podtrzymujemy także nasze wcześniejsze wątpliwości dotyczące wprowadzenia ograniczenia w odliczeniu podatku VAT od serwisu (naprawy, konserwacja) pojazdów samochodowych do 3,5 tony. Uważamy, że to ograniczenie będzie miało negatywny wpływ na działalność autoryzowanych stacji obsługi poprzez przeniesienie się części klientów do szarej strefy, która nie będzie opodatkowywała wykonania takich usług. To z kolei będzie miało negatywny wpływ na rynek pracy i może się przyczynić do zwolnień w ASO i stacjach obsługi prowadzących prawidłową dokumentację podatkową.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wprowadzenie ograniczenia do 50% możliwości odliczenia VAT od serwisu (naprawy, konserwacja) jest zgodna z otrzymaną decyzją derogacyjną i nie powinna wpłynąć na zwiększenie szarej strefy, gdyż nabywca nadal będzie zainteresowany otrzymaniem faktury w celu odliczenia 50% podatku z faktury. Faktura pozwala również na dochodzenie świadczeń gwarancyjnych z tytułu wykonanych prac.
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 1-3)	Związek Rzemiosła Polskiego	Założenia poczynione przy określaniu ograniczeń w odliczeniu VAT od wydatków związanych z samochodami osobowymi, wynikające z potencjalnej możliwości ich używania również na cele prywatne, oparte są na subiektywnych przesłankach. W rezultacie proponowane	Uwaga nieuwzględniona. Założenia przyjęte w projekcie pozostają w zgodności z prawem i orzecznictwem Unii Europejskiej. Implementacja decyzji derogacyjnej ma właśnie na celu wyeliminowanie wskazanych przez Związek

		zmiany doprowadzą do niekorzystnego i zróżnicowanego traktowania podatników, którzy prowadzą podobną działalność gospodarczą, a jedynie użytkują inne rodzaje pojazdów samochodowych.	negatywnych zjawisk polegających na zróżnicowaniu podatkowym podobnych funkcjonalnie pojazdów.
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 2)	Lewiatan	W projektowanym art. 86a ust. 1 wskazano jakie wydatki uznaje się za wydatki związane z pojazdami samochodowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, dla których kwota podatku naliczonego stanowi 50% kwoty podatku. Postulujemy usunięcie wyrażenia „w szczególności” w części wspólnej art. 86a ust. 2. Prawo do odliczenia podatku VAT jest bowiem fundamentalnym prawem podatnika gwarantującym neutralność tego podatku. Oczywiście w określonych sytuacjach dopuszczalne jest wprowadzanie przez ustawodawcę ograniczeń w korzystaniu z tego prawa, ale ograniczenia te powinny być wskazane wprost – nie mogą być otwartym (przykładowym) katalogiem, jak zostało to zaproponowane w omawianym projekcie poprzez użycie wyrażenia „w szczególności”.	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na szeroki zakres decyzji derogacyjnej nie jest uzasadnione i celowe wprowadzenie zamkniętego katalogu wydatków związanych z pojazdami samochodowymi.
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 2)	POHiD	Wydaje się, iż brak zamieszczenia w projekcie definicji: „wydatków związanych z pojazdami samochodowymi”, „towarów i usług	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na szeroki zakres decyzji derogacyjnej nie jest uzasadnione i celowe wprowadzenie „zamkniętych”

		<p>związanych z eksploatacją tych pojazdów” oraz „wydatków dotyczących użytkowania tych pojazdów na podstawie umowy najmu” będzie wywoływał problemy interpretacyjne.</p> <p>Ustawa podaje wyłącznie przykładowy katalog wydatków, używając przy tym niezdefiniowanych pojęć, np. eksploatacja, użytkowanie. W praktyce trudno będzie rozstrzygnąć, które wydatki uprawniają do odliczenia 100% a które tylko w 50%.</p> <p>Przykłady dyskusyjnych usług: faktury za przejazdy autostradą, faktura za czynsz najmu samochodu, faktura za pakowanie samochodu</p> <p>Dowodem na liczne spory interpretacyjne w przypadku braku precyzji przepisów są wyroki sądowe dotyczące „kosztów używania samochodów” dla potrzeb podatku CIT/PIT. Błędne odliczenie może być kosztowne i utrudniać funkcjonowanie przedsiębiorców w Polsce;</p>	<p>definicji wydatków związanych z pojazdami samochodowymi. Natomiast kazuistyczne wyliczanie takich wydatków nie wpisywałoby się w techniki legislacyjne. Ewentualne wątpliwości co do kwalifikowania niektórych wydatków zostaną wyjaśnione materiałach informacyjnych, należy jedynie zaznaczyć, że np. wydatek dotyczący usługi załadunku samochodu nie dotyczy pojazdu, ale towarów będących przedmiotem załadunku.</p>
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 2)	Związek Banków Polskich	Zwracamy uwagę, iż proponowane w art. 1 pkt 3 przedmiotowej ustawy brzmienie art. 86a ust. 2 ustawy o VAT wprowadza (poprzez użycie sformułowania „w szczególności”) otwarty katalog wydatków, związanych pojazdami, których poniesienie nie będzie	Uwaga nieuwzględniona. Z uwagi na szeroki zakres decyzji derogacyjnej nie jest uzasadnione i celowe wprowadzenie zamkniętego katalogu wydatków związanych z pojazdami samochodowymi. Natomiast kazuistyczne wyliczanie takich

		<p>uprawniało do odliczenia podatku naliczonego tego podatnika, który będzie wykorzystywał te pojazdy również do celów innych niż działalność gospodarcza. Takie uregulowanie może prowadzić do wątpliwości, które z wydatków nie wymienionych w tym katalogu także podlegać będzie powyższym ograniczeniom.</p>	<p>wydatków nie wpisywałoby się w techniki legislacyjne. Ewentualne wątpliwości co do kwalifikowania niektórych wydatków zostaną wyjaśnione materiałach informacyjnych, należy jedynie zaznaczyć, że np. wydatek dotyczący usługi załadunku samochodu nie dotyczy pojazdu, ale towarów będących przedmiotem załadunku.</p>
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 2 pkt 3)</p>	<p>Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej</p>	<p>W opinii Pracodawców RP zaproponowana zmiana art. 86a ust. 2 pkt 3 jest negatywnym rozwiązaniem dla podatników prowadzących działalność gospodarczą z uwagi na rozszerzenie katalogu wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, od których będzie przysługiwało prawo odliczenia podatku naliczonego tylko do wysokości 50% kwoty podatku. W chwili obecnej czynnym podatnikom VAT przysługuje prawo do pełnego odliczenia wydatków eksploatacyjnych na naprawę i konserwację pojazdów, co potwierdził w wydanej interpretacji z dnia 19.01.2012r. nr IPPP1/443-1539/11-4/MP Dyrektor Izby Skarbowej w Warszawie. W przedstawionej propozycji ujęcie w powyższym przepisie usług naprawy i konserwacji tych pojazdów oraz innych towarów i usług związanych z</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wydatki eksploatacyjne dotyczące pojazdu służącego wyłącznie do działalności gospodarczej nadal będą odliczane w 100%. 50% odliczenie będzie jedynie dotyczyć wydatków do użytku mieszanego, nie ma logicznego uzasadnienia, aby takie wydatki były odliczane w 100%, jeżeli służą też użytkowi prywatnemu, gdyż wówczas konsumpcja byłaby w ogóle nieopodatkowana w przeciwieństwie do pojazdów prywatnych, gdzie konsument ponosi ciężar podatku.</p>

		<p>eksploatacją pojazdu w porównaniu z obecnym stanem prawnym spowoduje, iż podatnik nie odzyska pozostałej części podatku naliczonego. Należy zauważyć, że takie rozwiązanie naraża przedsiębiorców na ponoszenie dodatkowych kosztów prowadzenia działalności gospodarczej i może negatywnie wpłynąć na ich rozwój. Dlatego rezygnacja z ujęcia w art. 86a ust. 2 pkt 3 zapisu ograniczającego do 50% kwoty podatku naliczonego od nabycia usług naprawy i konserwacji tych pojazdów oraz innych towarów i usług związanych z eksploatacją tych pojazdów gwarantowałoby przedsiębiorcom pewność stanu prawnego i neutralność podatku VAT.</p> <p>Ponadto należy zwrócić uwagę, iż zaproponowane w art. 86a ust. 2 ustawy o VAT użycie sformułowania „w szczególności” wprowadza otwarty katalog wydatków, związanych pojazdami, których poniesienie nie będzie uprawniało do odliczenia podatku naliczonego tego podatnika, który będzie wykorzystywał te pojazdy również do celów innych niż działalność gospodarcza. Takie uregulowanie może prowadzić do wątpliwości, które z wydatków niewymienionych w tym katalogu także podlegać będzie powyższym</p>	
--	--	--	--

		ograniczeniom.	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 3)	Lewiatan	<p>W uzasadnieniu do projektowanego 86a ust. 3 wskazano, że pełne odliczenie podatku VAT powinno przysługiwać tylko do pojazdów służbowych, co do których nie ma możliwości, aby pracownik podatnika korzystał z nich w celu dojazdu do swojego miejsca zamieszkania. W praktyce zdarzają się jednak sytuacje, gdy pracownik bierze udział w porannym spotkaniu (np. o godz. 8.00) w miejscowości oddalonej o 2 godziny jazdy od siedziby firmy, w której to siedzibie rozpoczyna się o 7.00 (i o tej godzinie najwcześniej mógłby mu zostać wydany samochód). W tej sytuacji jedynym możliwym rozwiązaniem jest wzięcie przez tego pracownika samochodu służbowego na koniec pracy w dniu poprzedzającym, aby już ze swojego domu wyjechał, przed godz. 6.00 w dniu spotkania. Czytając literalnie projekt nowelizacji oraz jego uzasadnienie (str. 9) można przypuszczać, iż wystąpienie w praktyce przywołanej sytuacji spowodowałoby zakwestionowanie przez organ podatkowy prawa podatnika do odliczenia 100% kwoty podatku VAT. Podnosimy zatem konieczność odpowiedniego zastrzeżenia w ustawie, iż za niezwiązane z</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Założenia przyjęte w projekcie są zgodne z prawem i orzecznictwem Unii Europejskiej. Istotne dla prawidłowej realizacji decyzji derogacyjnej jest to aby użytek prywatny był wykluczony przy „przypisaniu” pojazdu wyłącznie do działalności gospodarczej. W tym kontekście należy rozpatrywać różne sytuacje, które mogą się pojawić w bogatym życiu gospodarczym przedsiębiorstwa.</p>

		<p>działalnością gospodarczą nie uważa się wykorzystania samochodu służbowego przez pracownika podatnika na dojazd do i z domu, jeżeli z przyczyn logistycznych niezależnych od tego pracownika jest to niezbędne do odbycia podróży służbowej.</p>	
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 3 pkt 1 lit a)</p>	<p>Związek Samochodów Dealerów</p>	<p>Wątpliwości od strony zasady równości podmiotów prowadzących działalność gospodarczą budzi opisany w uzasadnieniu do ustawy brak możliwość stosowania pełnego odliczenia podatku w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w miejscu zamieszkania i brak sprecyzowania w przepisach czy osoba taka – w przypadku spełniania przesłanek ustawowych – uprawniona będzie do zastosowania pełnego odliczenia w przypadku prowadzenia ewidencji. Wynika to z faktu, że okoliczność prowadzenia działalności gospodarczej w miejscu zamieszkania może powodować wątpliwości, czy użycie pojazdu na przykład do przejazdu do klienta i powrót nim do miejsca prowadzenia działalności będącego jednocześnie miejscem zamieszkania traktowane ma być jako użycie pojazdu w celach działalności gospodarczej czy nie. Zdaniem Związku Dealerów Samochodów powinno to</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Założenia przyjęte w projekcie są zgodne z prawem i orzecnictwem Unii Europejskiej. Istotne dla prawidłowej realizacji decyzji derogacyjnej jest to aby użytek prywatny był wykluczony przy „przypisaniu” pojazdu wyłącznie do działalności gospodarczej. W tym kontekście należy rozpatrywać różne sytuacje, które mogą się pojawić w bogatym życiu gospodarczym przedsiębiorstwa.</p>

		<p>zostać w sposób bezsporny przesądzone w formie zapisu ustawowego.</p> <p><u>Propozycja zapisu:</u></p> <p>Art. 86a ust. 3 pkt 1 lit. a</p> <p><i>1. wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika, bez względu na miejsce prowadzenia tej działalności, lub</i></p>	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 4-5)	Sąddecka Izba Gospodarcza (KIG)	<p>Zapis dotyczący możliwości pełnego odliczenia podatku dla pojazdów dla których prowadzona jest ewidencja ich przebiegu do celów działalności gospodarczej jest zapisem nie do końca precyzyjnym, budzącym uzasadnioną wątpliwość, czy fakt prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu do celów działalności gospodarczej jest jedyną i wystarczającą przesłanką pozwalającą na zastosowanie pełnego odliczenia, czy też konieczne jest spełnienie dodatkowo innych przesłanek przez które należy rozumieć zawarte w tym przepisie sformułowanie „okoliczności wykorzystywania (...) wykluczające możliwość użycia [pojazdu] do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą”.</p> <p>Projekt stanowi zastrzeżenie wymagań przy pełnym odliczeniu podatku od</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Doprecyzowano przepis odnoszący się do tej kwestii. Należy podkreślić, że istotne są obiektywne okoliczności wykorzystywania pojazdów, natomiast ewidencja dodatkowo tylko potwierdza spełnienie tych okoliczności.</p>

		zakupu pojazdów w stosunku do linii orzecznictwa organów podatkowych.	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 4-5)	Federacja MSP - Fundacja	<p>Zapis dotyczący możliwości pełnego odliczenia podatku dla pojazdów dla których prowadzona jest ewidencja ich przebiegu do celów działalności gospodarczej jest zapisem nie do końca precyzyjnym, budzącym uzasadnioną wątpliwość, czy fakt prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu do celów działalności gospodarczej jest jedyną i wystarczającą przesłanką pozwalającą na zastosowanie pełnego odliczenia, czy też konieczne jest spełnienie dodatkowo innych przesłanek przez które należy rozumieć zawarte w tym przepisie sformułowanie „<i>okoliczności wykorzystywania (...) wykluczające możliwość użycia [pojazdu] do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą</i>”.</p> <p>Projekt stanowi zaostrenie wymagań przy pełnym odliczeniu podatku od zakupu pojazdów w stosunku do linii orzecznictwa organów podatkowych.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Doprecyzowano przepis odnoszący się do tej kwestii. Należy podkreślić, że istotne są obiektywne okoliczności wykorzystywania pojazdów, natomiast ewidencja dodatkowo tylko potwierdza spełnienie tych okoliczności.</p>
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 4-5)	Stowarzyszenie Małych i Średnich Przedsiębiorstw „Krak-Business”	<p>Zapis dotyczący możliwości pełnego odliczenia podatku dla pojazdów dla których prowadzona jest ewidencja ich przebiegu do celów działalności</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Doprecyzowano przepis odnoszący się do tej kwestii. Należy podkreślić, że istotne są obiektywne okoliczności wykorzystywania pojazdów, natomiast</p>

		<p>gospodarczej jest zapisem nie do końca precyzyjnym, budzącym uzasadnioną wątpliwość, czy fakt prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu do celów działalności gospodarczej jest jedyną i wystarczającą przesłanką pozwalającą na zastosowanie pełnego odliczenia, czy też konieczne jest spełnienie dodatkowo innych przesłanek przez które należy rozumieć zawarte w tym przepisie sformułowanie „<i>okoliczności wykorzystywania (...) wykluczające możliwość użycia [pojazdu] do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą</i>”.</p> <p>Projekt stanowi zastrzeżenie wymagań przy pełnym odliczeniu podatku od zakupu pojazdów w stosunku do linii orzecznictwa organów podatkowych.</p>	<p>ewidencja dodatkowo tylko potwierdza spełnienie tych okoliczności.</p>
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 4)</p>	<p>POHiD</p>	<p>Wątpliwości budzą przepisy dotyczące prowadzenia ewidencji przebiegu samochodu. Wykorzystywanie aut jedynie do celów służbowych nie powinno wymagać prowadzenia tak szczegółowej i problematycznej ewidencji. Takie rozwiązanie powoduje znaczne ograniczenie prawa do odliczenia podatku VAT w pełnym zakresie, ponieważ będzie nakładało zbyt duże ciężary na podatników. Prowadzenie ewidencji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Państwa członkowskie mogą nałożyć wymagania celem ograniczenia ryzyka unikania opodatkowania, a w przypadku samochodów jest to wręcz niezbędne. Należy zauważyć, że podatnik chcąc uniknąć prowadzenia szczegółowej ewidencji i uprościć dokonywanie rozliczeń może zdecydować się na dokonywanie odliczeń częściowych.</p>

		<p>przebiegu jest czasochłonne oraz nieuzasadnione ekonomicznie przy wykorzystywaniu dużej floty samochodów, koniecznej do prowadzenia działalności, i obowiązywaniu w firmach regulaminów, czy zasad dotyczących wykorzystywania samochodów służbowych.</p> <p>Wydaje się, iż to podatnik dokonując odliczenia, w całości lub w części (50 %), podatku VAT z faktury powinien określać czy korzysta z aut wyłącznie do działalności gospodarczej. Wskazywanie dodatkowych wymogów, w formie prowadzenia ewidencji, stanowi zbyt daleko idącą regulację.</p>	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 4 pkt 1)	Związek Dealerów Samochodów	<p>Zapis dotyczący możliwości pełnego odliczenia podatku dla pojazdów dla których prowadzona jest ewidencja ich przebiegu do celów działalności gospodarczej jest zapisem nie do końca precyzyjnym. Zapis ten budzi uzasadnioną wątpliwość, czy fakt prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu do celów działalności gospodarczej jest jedyną i wystarczającą przesłanką pozwalającą na zastosowanie pełnego odliczenia, czy też konieczne jest spełnienie dodatkowo innych przesłanek które kryją się pod zawartym w tym przepisie sformułowaniem „okoliczności wykorzystywania (...) wykluczające</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Doprecyzowano przepis odnoszący się do tej kwestii. Należy podkreślić, że istotne są obiektywne okoliczności wykorzystywania pojazdów, natomiast ewidencja dodatkowo tylko potwierdza spełnienie tych okoliczności.</p>

		<p><i>możliwość użycia [pojazdu] do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą</i>". Jako nieprecyzyjny, zapis ten może w przyszłości stanowić dla organów podatkowych podstawę do jego interpretowania go w sposób rozszerzający i powodować pociągnięcie przedsiębiorców do odpowiedzialności podatkowej. Nieprecyzyjność zapisu będzie również powodowała konieczność wydawania dla niego interpretacji podatkowych, co dodatkowo obciąży organy podatkowe.</p> <p>W ocenie Związku Dealerów Samochodów zmiany przepisu z której jednoznacznie wynikać będzie prawo do pełnego odliczenia podatku od wszystkich pojazdów w przypadku prowadzenia dla niego ewidencji przebiegu, bez względu na rodzaj pojazdu i jego cechy konstrukcyjne.</p> <p><u>Propozycja zapisu:</u> Art. 86a ust. 4 pkt 1 <i>1) pojazdy te nie są wykorzystywane do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą, a ich wykorzystanie do celów działalności gospodarczej potwierdzone jest prowadzoną dla nich ewidencją przebiegu</i></p>	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 4)	Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej	Proponowane zmiany wprowadzające obowiązek ewidencyjny przebiegu	Uwaga nieuwzględniona. Należy zauważyć, że założenie przyjęte

<p>pkt 1,6,9-11)</p>		<p>pojazdu dla podatników wykorzystujących pojazdy samochodowe wyłącznie do działalności gospodarczej są niekorzystnym rozwiązaniem nie tylko dla przedsiębiorców, ale także dla organów podatkowych. Prowadzenie ewidencji przebiegu pojazdu, o którym mowa w art. 86a ust. 4 pkt 1 przez podatników wykorzystujących pojazdy samochodowe wyłącznie do działalności gospodarczej oznacza dla nich dodatkowe czynności i koszty prowadzenia działalności.</p> <p>Zdaniem Pracodawców RP niepokojącym rozwiązaniem jest wprowadzenie zasady potencjalnego domniemania korzystania z pojazdu do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą, co skutkuje ograniczeniem do 50% możliwości odliczenia wydatków związanych z użytkowaniem samochodu.</p> <p>Użycie pojazdu samochodowego do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą powoduje, że kwalifikacja użytkownika pojazdu jest uznawana, jako mieszana i powoduje bezpośrednio utratę prawa do pełnego odliczenia podatku VAT. Jak wskazano w uzasadnieniu, użyciem pojazdu samochodowego do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą będzie nawet jazda pracą domową lub dom-praca. Aby nie utracić prawa do pełnego odliczenia podatku</p>	<p>w projekcie oparto na orzecznictwie TSUE, zgodnie z którym państwo członkowskie może wprowadzić środki zapobiegające ryzyku unikania lub uchylania się od opodatkowania (vide: wyrok w sprawie C-181/99, pkt 56). Nie ulega bowiem wątpliwości, że takie ryzyko wystąpi w przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, ponieważ bardzo utrudnione jest skuteczne kontrolowanie tego, czy pojazd, z którym związane są te wydatki mają charakter związany z prowadzoną działalnością, czy też inny. Rozróżnienie w tym przypadku pomiędzy elementem prywatnym a związanym z działalnością może okazać się bardzo trudne nawet w przypadku gdy wydatki te są ponoszone w związku z normalnym funkcjonowaniem przedsiębiorstwa.</p>
----------------------	--	--	---

		<p>VAT od pojazdów samochodowych, podatnik będzie w takim przypadku zmuszony do uniemożliwienia kierowcom i innym pracownikom możliwość jazdy i parkowania samochodów w miejscu ich zamieszkania. Należy zauważyć, że parkowanie pojazdów samochodowych w miejscu zamieszkania pracownika jest stosowane przez przedsiębiorców m.in. z uwagi na ewentualne ograniczenie dodatkowych kosztów związanych z opłatami parkingowymi.</p> <p>Proponowana zmiana zakładająca, że każdy pojazd o pojemności do 3,5 tony jest użytkowany w przedsiębiorstwie zarówno do celów związanych z działalnością gospodarczą jak i niezwiązanych z działalnością gospodarczą jest nie do zaakceptowania. Ponadto obciążenie przedsiębiorców obowiązkiem złożenia oświadczenia w Urzędzie Skarbowym i wykazu pojazdów użytkowanych wyłącznie do celów związanych z działalnością gospodarczą jest nieracjonalnym rozwiązaniem.</p> <p>Pracodawcy RP zwracają uwagę, że pozytywnym rozwiązaniem byłoby zastosowanie zasad funkcjonujących na gruncie podatków dochodowych zgodnie, z którymi, w przypadku samochodów stanowiących środek trwały (wprowadzony do ewidencji środków</p>	
--	--	--	--

		<p>trwałych), podatnik ma możliwość zaliczenia, co do zasady, wszelkich kosztów uzyskania przychodów, jeżeli związane są one z prowadzoną działalnością gospodarczą. W konsekwencji oznacza to, że pojazdy samochodowe, wprowadzone do ewidencji środków trwałych i wartości niematerialnych i prawnych, uznawane są na zasadzie domniemania, jako wykorzystywane tylko na potrzeby prowadzonej działalności gospodarczej. W przypadku przyjęcia takich rozwiązań na poziomie ustawy o podatku od towarów i usług podatnik miałby realną możliwość do odliczenia podatku naliczonego VAT od pojazdów wykorzystywanych wyłącznie w prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej. Ponadto nie musiałby prowadzić dodatkowych ewidencji przebiegu pojazdu.</p> <p>Podsumowując, w naszej opinii zaproponowane zmiany należy uznać za nie do zaakceptowania. Proponowane rozwiązania, które skutkują wprowadzeniem kolejnych obciążeń mogą wpłynąć jedynie na pogorszenie sytuacji ekonomicznej przedsiębiorców, a w konsekwencji mogą mieć także negatywny wpływ na sytuację</p>	
--	--	---	--

		gospodarczą Państwa.	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust.4 pkt 2 i ust. 7)	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Nie znajdujemy również uzasadnienia dla tak istotnego ograniczenia możliwości odliczenia 100% podatku VAT, bez konieczności prowadzenia ewidencji przebiegu, wskazanego w projektowanym art. 86a ust. 4 pkt 2 i ust. 7. W porównaniu do przepisów które obowiązują dotychczas, zaproponowana zmiana będzie skutkowała nieproporcjonalnym i nierównym traktowaniem podatników. Takie zmiany spowodują konieczność prowadzenia ewidencji dla takich pojazdów jak tzw. double cab, które są wykorzystywane przez firmy energetyczne, paliwowe, oczyszczania miasta, kolejowe itd. Pojazdy takie pozwalają dowieźć ekipy interwencyjne lub naprawcze do miejsc awarii czy klęsk żywiołowych (wichury, powodzie) wraz z niezbędnym sprzętem. Nie rozumiemy także dlaczego pojazdy posiadające jeden rząd siedzeń, ale zamkniętą przestrzeń do przewozu ładunku np. izotermy, chłodnie, skrzynie z plandeką, kontener uniwersalny powszechnie wykorzystywane do przewożenia żywności będą musiały mieć prowadzoną ewidencję przebiegu aby mieć pełne odliczenie VAT. Nie znajdujemy także uzasadnienia do	Uwaga częściowo nieuwzględniona. Należy zauważyć, że założenie przyjęte w projekcie oparto na orzecznictwie TSUE, zgodnie z którym państwo członkowskie może wprowadzić środki zapobiegające ryzyku unikania lub uchylania się od opodatkowania (vide: wyrok w sprawie C-181/99, pkt 56). Nie ulega bowiem wątpliwości, że takie ryzyko wystąpi w przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, ponieważ bardzo utrudnione jest skuteczne kontrolowanie tego, czy pojazd, z którym związane są te wydatki mają charakter związany z prowadzoną działalnością, czy też inny. Rozróżnienie w tym przypadku pomiędzy elementem prywatnym a związanym z działalnością może okazać się bardzo trudne nawet w przypadku gdy wydatki te są ponoszone w związku z normalnym funkcjonowaniem przedsiębiorstwa. W kwestii uwagi dotyczącej pojazdów z jednym rzędem siedzeń i odrębna od nadwozia kabiną – uzupełniono projekt w te pojazdy.

		<p>ograniczenia listy pojazdów specjalnych, które mają pełne odliczenie VAT i dotyczy to np. takich jak do oczyszczania dróg, do zimowego utrzymania dróg czy pogrzebowy. Jest nam trudno sobie wyobrazić prywatne wykorzystanie samochodu pogrzebowego czy do zimowego utrzymania dróg. Wyłączenie tych pojazdów z listy będzie miało w naszej opinii więcej negatywnych skutków, w tym także i budżetowych, dla czystości miast, bezpieczeństwa na drogach zimą czy bezpieczeństwa wartości finansowych niż pozytywnych dla budżetu państwa.</p>	
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 5 pkt 1)</p>	<p>Związek Samochodów Dealerów</p>	<p>Projekt stanowi zaostrzenie wymagań przy pełnym odliczeniu podatku od zakupu pojazdów demonstracyjnych w stosunku do linii orzecznictwa organów podatkowych i sądów administracyjnych wydanego na gruncie przepisów obowiązujących do dnia 31.12.2013r. dopuszczającego pełne odliczenie podatku od pojazdów demonstracyjnych (wyrok NSA z dnia 17.01.2013r. sygn. I FSK 316/12 oraz z dnia 17.01.2013r. sygn. I FSK 317/12, wyrok NSA z dnia 23.01.2013r. sygn. akt I FSK 351/12). Taka linia orzecznicza została potwierdzona w interpretacji ogólnej Ministra Finansów nr</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że regulacje projektu ustawy wprowadzają całkowitą zmianę przepisów, tym samym dotychczasowe orzecznictwo sądów administracyjnych w zakresie pojazdów demonstracyjnych jak również wydana interpretacja ogólna Ministra Finansów nie będą już aktualne. Pojazdy demonstracyjne będą traktowane tak jak inne pojazdy, jeśli istnieje możliwość ich użytku prywatnego. Brak jest uzasadnienia, aby preferować tutaj dealerów samochodowych wobec innych podatników. System korekt pozwala dealerom odzyskać podatek od</p>

		<p>PT10/033/4/87/LWW/13/RD61593 z dnia 21.06.2013r. Zgodnie z proponowanym brzmieniem przepisu, pojazdy demonstracyjne wykorzystywane przez dealera samochodów będą musiały mieć prowadzoną obowiązkową ewidencję przebiegu, na podstawie art. 86a ust. 4 pkt 1 ustawy. Wynika to z faktu użycia w przepisie sformułowania „wyłącznie”. W istocie w przypadku pojazdów demonstracyjnych ich odsprzedaż lub oddanie w używanie jest ich głównym przeznaczeniem, ale do czasu dokonania tej czynności pojazdy te służą jako pojazdy demonstracyjne, a zatem nie można przyjąć, że ich sprzedaż lub oddanie w używanie jest ich wyłącznym przeznaczeniem i tym samym są one wyłączone spod kognicji przepisu art. 86a ust. 5 pkt 1.</p> <p>W ocenie Związku Dealerów Samochodów problem stanowi także konieczność prowadzenia ewidencji dla pojazdów zastępczych udostępnianych klientom serwisu nieodpłatnie na czas naprawy gwarancyjnej, co jest powszechną praktyką rynkową w autoryzowanych serwisach (klient korzystający z gwarancji nie powinien płacić za udostępnienie mu auta zastępczego).</p> <p><u>Propozycja zapisu:</u></p>	<p>samochodów demonstracyjnych wykorzystywanych również do celów prywatnych w przypadku ich sprzedaży.</p>
--	--	--	--

		<p>Art. 86a ust. 5 pkt 1</p> <p><i>1) przeznaczonych do odsprzedaży lub oddania w używanie na podstawie umowy najmu, dzierżawy, użyczenia, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, a przejściowo wykorzystywanych przez podatnika jako pojazdy demonstracyjne i zastępcze dla klientów, jeżeli sprzedaż lub oddanie w używanie tych pojazdów stanowi przedmiot działalności podatnika,</i></p>	
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 5)</p>	<p>Krajowa Rada Doradców Podatkowych</p>	<p>Zgodnie z ust. 3 pkt 1 w art. 86a podatnik będzie miał prawo do odliczenia całej kwoty podatku naliczonego, jeżeli samochód będzie wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej. Ustęp 4 w tym artykule zawiera przesłanki wskazujące w jakiej sytuacji towary są wykorzystywane właśnie do takiej działalności. Z kolei ust. 5 w art. 86a opisane są przypadki, kiedy jeden z warunków potwierdzających wykorzystanie wyłącznie do działalności gospodarczej (tj. prowadzenie ewidencji) nie musi być spełniony. W przepisie tym proponuje się aby ewidencji nie trzeba było prowadzić jeżeli podatnik odlicza jedynie 50% podatku naliczonego (na podstawie art. 86a ust. 1). Wydaje się, że wyłączenie to jest zbędne – warunek prowadzenia ewidencji dotyczy bowiem wyłącznie podatników, którzy zadeklarują</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Doprecyzowano uzasadnienie w tym zakresie.</p>

		wykorzystanie wyłącznie do działalności gospodarczej i będą chcieli odliczyć całą kwotę podatku naliczonego	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 5)	Lewiatan	<p>Postulujemy doprecyzowanie projektowanego art. 86a ust. 5 w zakresie braku prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu dla samochodów przeznaczonych wyłącznie do odsprzedaży. Obecnie do takich samochodów zalicza się również samochody demonstracyjne, które są wprawdzie zarejestrowane, ale jednocześnie są w dalszym ciągu towarem handlowym. Zgodnie z obowiązującą praktyką i orzecznictwem sądów administracyjnych samochody demonstracyjne przeznaczone do odsprzedaży traktowane są jako towar handlowy. Czytając projekt z dnia 23 grudnia 2013 r. należy rozumieć, że już sama kwalifikacja pojazdy do odsprzedaży daje prawo do odliczenia pełnego podatku VAT. Tymczasem w uzasadnieniu do projektu w punkcie dotyczącym odliczenia 100% podatku naliczonego zapisano, że odlicza się go w pełni tylko w przypadku, gdy samochody nie są zarejestrowane i nie mogą poruszać się po drogach. Uzasadnienie projektu, które jest swego rodzaju doprecyzowaniem, sugeruje wykluczenie odliczenia 100% podatku od samochodów demonstracyjnych (posiadających dowody</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że regulacje projektu ustawy wprowadzają całkowitą zmianę przepisów, tym samym dotychczasowe orzecznictwo sądów administracyjnych w zakresie pojazdów demonstracyjnych jak również wydana interpretacja ogólna Ministra Finansów nie będą już aktualne. Pojazdy demonstracyjne używane również do celów prywatnych będą traktowane tak jak inne pojazdy.</p>

		<p>rejestracyjne). Jednocześnie analogicznego doprecyzowania wymaga odliczenie od samochodów zastępczych, które oddawane SA nieodpłatnie w użytkowanie klientom. Projekt ustawy w zakresie braku obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu odnosi się wyłącznie do samochodów oddanych w odpłatne używanie (ustęp 5). Tymczasem w praktyce w działalności polegającej na obrocie samochodami oraz na świadczeniu usług serwisowych i napraw pojazdów, samochody zastępcze przekazywane SA klientom zarówno odpłatnie, jak i nieodpłatnie (np. w naprawach gwarancyjnych lub długotrwałych naprawach serwisowych). Samochody zastępcze niezależnie od tego, czy są przekazywane odpłatnie, czy nieodpłatnie, służą tylko i wyłącznie prowadzonej działalności gospodarczej. Wydaje się, że nie było intencją ustawodawcy wprowadzenie obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu dla tego typu samochodów. Wskazane jest również doprecyzowanie, co oznacza „potwierdzenie autentyczności wpisu przez podatnika” na ewidencji przebiegu pojazdu (ust. 6). Nie jest jasne, czy każdy wpis powinien być potwierdzony, czy wystarczy potwierdzenie ewidencji miesięcznej.</p>	
--	--	--	--

<p>Art.1 pkt 3 (art. 86a ust. 5 pkt 1)</p>	<p>Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego</p>	<p>Odnosząc się bezpośrednio do poszczególnych zapisów <i>projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw</i>, chcielibyśmy zwrócić uwagę na proponowane zapisy zawarte w art. 86a ust. 5 pkt 1 dotyczące pojazdów demonstracyjnych wykorzystywanych przez podatników, których przedmiot działalności jest związany ze sprzedażą, leasingowaniem pojazdów. W ostatnim okresie ukształtowała się linia orzecznicza (wyrok z dnia 1 stycznia 2013 r. sygn. I FSK 316/12; z dnia 17 stycznia 2013 r. sygn. I FSK 317/12; z dnia 23 stycznia 2013 r. sygn. I FSK 351/12), która jednoznacznie wskazuje, że od takich samochodów powinno przysługiwać pełne odliczenie VAT. Linia ta została także potwierdzona w Interpretacji ogólnej Ministra Finansów nr PT10/033/4/87/LWW/13/RD61593 z dnia 21 czerwca 2013 roku. W związku z tym wprowadzanie dodatkowych wymogów w postaci ewidencji przebiegu dla pojazdów demonstracyjnych nie znajduje uzasadnienia, także i prawnego.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że regulacje projektu ustawy wprowadzają całkowitą zmianę przepisów, tym samym dotychczasowe orzecznictwo sądów administracyjnych w zakresie pojazdów demonstracyjnych jak również wydana interpretacja ogólna Ministra Finansów nie będą już aktualne. Pojazdy demonstracyjne używane również do celów prywatnych będą traktowane tak jak inne pojazdy.</p>
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 5 pkt 2)</p>	<p>POHiD</p>	<p>Rozwiązanie dotyczące braku obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu dla samochodów - w związku</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Obowiązek prowadzenia ewidencji dotyczy pojazdów wyłącznie</p>

		z wydatkami które podatnik odlicza w wysokości 50% podatku naliczonego (nowy ust. 5 pkt 2 w zw. z ust.1 art. 86a) - budzi wątpliwości. Z uwagi na to, iż przez około 1,5 roku obowiązywał będzie zakaz odliczania VAT od wydatków na paliwa, brak obowiązku prowadzenia ewidencji do 30 czerwca 2015 roku, powinien również odwoływać się do przepisu przejściowego w art. 9, tj. przypadków nie tylko odliczania 50% ale również braku odliczania;	wykorzystywanych do działalności gospodarczej. Przepis przejściowy zakazujący odliczenia podatku przy paliwie nie dotyczy takich samochodów.
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 7)	Związek Dealerów Samochodów	<p>Poprzez brak zastosowania sformułowania „w szczególności” przedmiotowy katalog ujęty jest w sposób zamknięty, co czyni w istocie zbędnym istnienie przepisu art. 86a ust. 4 pkt 2 ustawy. W ocenie Związku Dealerów Samochodów podstawową definicję pojazdu, któremu z powodów „konstrukcyjnych” przysługuje pełne odliczenie powinien stanowić art. 86a ust. 4 pkt 2. Katalog zawarty w art. 86a ust. 7 powinien natomiast stanowić egzemplifikację definicji.</p> <p>W przypadku wprowadzenia przedmiotowego katalogu jako uszczegółowienia art. 86a ust. 4 pkt 2 zbędne będzie wprowadzanie przez ustawę delegacji dla Ministra Finansów do jego uzupełniania w drodze rozporządzenia. uznaniowo uzupełniany w drodze rozporządzenia wydanego przez</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Rozszerzono katalog pojazdów uznawanych z uwagi na ich konstrukcję jako pojazdy wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej – dodano pojazdy mające jeden rząd siedzeń i zamkniętą przestrzeń do przewozu ładunków.</p> <p>Niewuzględniono w katalogu pojazdów z dwoma rzędami siedzeń, gdyż co do zasady wykorzystywanie tego typu pojazdów do celów prywatnych nie może być uznane za nieistotne, tym bardziej nie uznano za uzasadnioną uwagę stworzenia tutaj katalogu otwartego.</p>

		<p>Ministra Finansów. <u>Propozycja zapisu:</u> Art. 86a ust. 7 <i>7. Do pojazdów samochodowych o których mowa w ust. 4 pkt 2 należą w szczególności:</i> (...) W przypadku nieuwzględnienia powyższej propozycji i pozostawieniu w projekcie przedmiotowego katalogu jako katalogu zamkniętego zastrzeżenia Związku Dealerów Samochodów budzi fakt, że katalog w proponowanej treści eliminuje możliwość pełnego odliczenia dla pojazdów posiadających więcej niż jeden rząd siedzeń, a posiadających otwartą część przeznaczoną do przewożenia ładunków lub klasyfikowanych jako pojazd wielozadaniowy i van. Podobnie, projekt uniemożliwia pełne odliczenie podatku dla pojazdów z jednym rzędem siedzeń, ale posiadających zamkniętą przestrzeń do przewozu ładunków. W ocenie Związku Dealerów Samochodów konieczne jest zatem uzupełnienie katalogu o te rodzaje pojazdów, jeszcze na etapie prac legislacyjnych nad ustawą, tak ażeby nie było w tym zakresie konieczne wydawanie przez Ministra Finansów odrębnego rozporządzenia, co też pozwoli na uniknięcie wahań na rynku sprzedaży</p>	
--	--	---	--

		takich pojazdów.	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 7)	Sądecka Izba Gospodarcza (KIG)	Katalog wymieniający w sposób zamknięty (brak sformułowania „w szczególności”) kategorii pojazdów „konstrukcyjnie” przeznaczonych do stosowania pełnego odliczenia ujęty jest zbyt wąsko. Przykładowo projekt ustawy eliminuje możliwość pełnego odliczenia dla pojazdów posiadających więcej niż jeden rząd siedzeń, a posiadających otwartą część przeznaczoną do przewożenia ładunków lub klasyfikowanych jako pojazd wielozadaniowy i van. Podobnie, projekt uniemożliwia pełne odliczenie podatku dla pojazdów z jednym rzędem siedzeń, ale posiadających zamkniętą przestrzeń do przewożenia ładunków. Ów wąski katalog może być uznaniowo uzupełniany w drodze rozporządzenia wydanego przez Ministra Finansów.	Uwaga częściowo uwzględniona. Rozszerzono katalog pojazdów uznawanych z uwagi na ich konstrukcję jako pojazdy wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej – dodano pojazdy mające jeden rząd siedzeń i zamkniętą przestrzeń do przewożenia ładunków. Niewuzględniono w katalogu pojazdów z dwoma rzędami siedzeń, gdyż co do zasady wykorzystywanie tego typu pojazdów do celów prywatnych nie może być uznane za nieistotne, tym bardziej nie uznano za uzasadnioną uwagę stworzenia tutaj katalogu otwartego.
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 7)	Federacja MSP - Fundacja	Katalog wymieniający w sposób zamknięty (brak sformułowania „w szczególności”) kategorii pojazdów „konstrukcyjnie” przeznaczonych do stosowania pełnego odliczenia ujęty jest zbyt wąsko. Przykładowo projekt ustawy eliminuje możliwość pełnego odliczenia dla pojazdów posiadających więcej niż	Uwaga częściowo uwzględniona. Rozszerzono katalog pojazdów uznawanych z uwagi na ich konstrukcję jako pojazdy wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej – dodano pojazdy mające jeden rząd siedzeń i zamkniętą przestrzeń do przewożenia ładunków.

		<p>jeden rząd siedzeń, a posiadających otwartą część przeznaczoną do przewożenia ładunków lub klasyfikowanych jako pojazd wielozadaniowy i van. Podobnie, projekt uniemożliwia pełne odliczenie podatku dla pojazdów z jednym rzędem siedzeń, ale posiadających zamkniętą przestrzeń do przewozu ładunków. Ów wąski katalog może być uznaniowo uzupełniany w drodze rozporządzenia wydanego przez Ministra Finansów.</p>	<p>Niewuzględniono w katalogu pojazdów z dwoma rzędami siedzeń, gdyż co do zasady wykorzystywanie tego typu pojazdów do celów prywatnych nie może być uznane za nieistotne, tym bardziej nie uznano za uzasadnioną uwagę stworzenia tutaj katalogu otwartego.</p>
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 7)</p>	<p>Stowarzyszenie Małych i Średnich Przedsiębiorstw :Krak-Business”</p>	<p>Katalog wymieniający w sposób zamknięty (brak sformułowania „w szczególności”) kategorie pojazdów „konstrukcyjnie” przeznaczonych do stosowania pełnego odliczenia ujęty jest zbyt wąsko. Przykładowo projekt ustawy eliminuje możliwość pełnego odliczenia dla pojazdów posiadających więcej niż jeden rząd siedzeń, a posiadających otwartą część przeznaczoną do przewożenia ładunków lub klasyfikowanych jako pojazd wielozadaniowy i van. Podobnie, projekt uniemożliwia pełne odliczenie podatku dla pojazdów z jednym rzędem siedzeń, ale posiadających zamkniętą przestrzeń do przewozu ładunków. Ów wąski katalog może być uznaniowo uzupełniany w drodze rozporządzenia wydanego przez</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Rozszerzono katalog pojazdów uznawanych z uwagi na ich konstrukcję jako pojazdy wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej – dodano pojazdy mające jeden rząd siedzeń i zamkniętą przestrzeń do przewozu ładunków. Niewuzględniono w katalogu pojazdów z dwoma rzędami siedzeń, gdyż co do zasady wykorzystywanie tego typu pojazdów do celów prywatnych nie może być uznane za nieistotne, tym bardziej nie uznano za uzasadnioną uwagę stworzenia tutaj katalogu otwartego.</p>

		Ministra Finansów.	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 7)	POHiD	Lista aut wskazanych jako te, które będą mogły korzystać z pełnego odliczenia powinna zostać rozszerzona, choćby o auta wielozadaniowe i vany z dwoma rzędami siedzeń. Ponadto słusznym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie prawa odliczenia bez żadnych limitów dla aut typu Ford Transit, Opel Vivaro, Renault Master. Ograniczenie w odliczeniu VAT dla tego typu aut jest niezasadne, ponieważ ich wykorzystywanie poza działalnością gospodarczą praktycznie nie występuje.	Uwaga częściowo nieuwzględniona. Rozszerzono katalog pojazdów o pojazdy z jednym rzędem siedzeń i odrębną od nadwozia kabiną.
Art.1 pkt 3 (art. 86a ust. 7 i art. 9)	Związek Rzemiosła Polskiego	Nie rozumiemy, dlaczego za bezsporne uważa się stwierdzenie, że samochody, o których mowa w nowym art. 86a ust.7 pkt 1a) i b) projektowanej ustawy nie mogą być obiektywnie wykorzystywane do celów prywatnych. Przykładowo samochód typu transporter, z częścią bagażową posiadający jeden rząd siedzeń, potencjalnie może również służyć jako prywatny środek transportu przedsiębiorcy. W takiej sytuacji zwolnienie użytkowników tych pojazdów z konieczności prowadzenia ewidencji przebiegu i jednocześnie obciążenie takim obowiązkiem przedsiębiorców użytkujących w prowadzonej działalności	Uwaga nieuwzględniona. Należy mieć na uwadze podstawową różnicę między samochodami osobowymi a samochodami typu transporter. Samochód osobowy jest z założenia przeznaczony dla prywatnego użytku, a jedynie może jednocześnie być wykorzystywany dla celów prowadzonej działalności gospodarczej. Natomiast samochód typu transporter z natury rzeczy przeznaczony jest dla przedsiębiorcy do prowadzenia działalności gospodarczej i ewentualnie może być wykorzystywany dla celów prywatnych (z reguły w skali nieistotnej).

		<p>typowe samochody osobowe stanowi nierówne traktowanie podatników. Przykładem takiego niekorzystnego zróżnicowania może być przedsiębiorca, którego specyfika działalności nie wymaga zakupu pojazdu, np. typu van, a wystarczający jest normalny samochód osobowy, i tylko z tego powodu obciążany jest dodatkowymi uciążliwymi obowiązkami ewidencyjnymi. W tym przypadku, w nieuzasadniony sposób korzystniej traktowany jest przedsiębiorca, który tylko ze względu na rodzaj prowadzonej działalności zakupił pojazd typu van, i w związku z tym nie będzie miał obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu.</p> <p>Wspomniane powyżej zróżnicowane traktowanie podatników, którzy de facto w ten sam sposób wykorzystują pojazdy samochodowe w swojej działalności gospodarczej, w praktyce może spowodować, że ci z nich, których będzie na to stać zakupią do prowadzonej działalności pojazdy spełniające kryteria, które uwolnią ich od obowiązku prowadzenia ewidencji (np. van), choć obiektywnie pojazdy te nie będą niezbędne do działalności. Dodatkowo ciężar w postaci ograniczenia prawa do odliczenia podatku VAT spadnie na słabsze ekonomicznie, małe firmy,</p>	
--	--	--	--

		<p>których nie będzie stać na taką formę uproszczenia rozliczeń w podatku VAT.</p> <p>Ograniczenie 50-procentowe odliczeń podatku przy zakupie części i napraw samochodowych, przy jednoczesnym zniesieniu kwotowego limitu odliczenia VAT przy nabyciu samochodów osobowych - w sposób oczywisty wspiera silną branżę przemysłu motoryzacyjnego (producentów i sprzedawców nowych samochodów). Zmiany te uderzą natomiast w branżę usług napraw i remontów samochodów, w której najbardziej liczną grupę stanowią drobne zakłady rzemieślnicze. Z drugiej strony małe firmy najdotkliwiej odczują ciężar ekonomiczny wprowadzonych ograniczeń. Z powodu braku możliwości zakupu nowych środków transportu, mali przedsiębiorcy często nabywają samochody używane od osób prywatnych i nigdy w związku z tym nie skorzystają z możliwości odliczenia VAT przy zakupie samochodu, a dodatkowo odebrano im dotychczasową możliwość pełnego odliczania VAT od części samochodowych i usług naprawy. Ponadto, co jest bardzo ważne, jeśli będą użytkownikami samochodów osobowych, wykorzystywanych także do działalności gospodarczej, zgodnie z nowym art. 9 ustawy - do 30 czerwca 2015r. nie będą</p>	
--	--	--	--

		<p>mogli korzystać, z 50-procentowych odliczeń VAT od paliw wykorzystywanych do napędu tych samochodów.</p>	
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 9)</p>	<p>Krajowa Izba Doradców Podatkowych</p>	<p>Art. 86a ust. 9 wprowadza obowiązek złożenia w urzędzie skarbowym odpowiedniej informacji. Obowiązek ten dotyczy wszystkich podmiotów, niezależnie od zakresu prawa do odliczenia. W szczególności dotyczy on również podmiotów, które wykorzystują samochód wyłącznie do działalności zwolnionej od podatku VAT i w efekcie nie odliczają podatku naliczonego. Na gruncie kolejnych przepisów w art. 86a powstaje wątpliwość, czy obowiązek złożenia informacji dotyczy również takich podatników. I w konsekwencji, czy brak złożenia takiej informacji będzie wiązał się z sankcją karna skarbową</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust. 9)</p>	<p>Związek Banków Polskich</p>	<p>Zgodnie proponowanym zapisem art. 86a ust. 9 ustawy o VAT podatnicy wykorzystujący pojazdy samochodowe wyłącznie do działalności gospodarczej (dla których są obowiązani do prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu) mają mieć obowiązek złożenia w urzędzie skarbowym informacji o tych pojazdach w terminie 7 dni od dnia</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Nie ma możliwości zrezygnowania z informacji składanej przez podatnika w przypadku korzystania z odliczeń pełnej wysokości, gdyż informacja ta stanowi kluczowy element systemu zabezpieczającego przed nadużyciami i prawidłowo realizującego postanowienia decyzji derogacyjnej.</p>

		<p>poniesienia pierwszego wydatku związanego z wykorzystaniem tych pojazdów, a w przypadku zmiany wykorzystania pojazdu do aktualizacji informacji najpóźniej na 7 dni przed dniem, w którym dokonuje tej zmiany. Niezłożenie informacji w terminie powoduje, że do czasu jej złożenia podatnik nie ma prawa do pełnego odliczenia VAT. W naszej ocenie obowiązek informacyjny nałożony na podatników (i to pod rygorystyczną sankcją przewidzianą w Kodeksie karnym skarbowym na mocy proponowanego artykułu 4 projektu, przy jasnej konstrukcji przepisów dot. odliczenia VAT przy samochodach osobowych wykorzystywanych wyłącznie do działalności gospodarczej, jest przejawem tworzenia niepotrzebnej biurokracji. Naszym zdaniem to aparat skarbowy podczas kontroli powinien zażądać odpowiedniej ewidencji (dokumentacji w przypadkach zidentyfikowania całkowitego odliczenia VAT przez podatnika w związku z wykorzystywaniem samochodu do działalności gospodarczej). Dodatkowo okoliczność, że od złożenia tej informacji uzależnia się <i>de facto</i> uprawnienie do pełnego odliczenia VAT należy traktować jako naruszenie zasady neutralności VAT</p>	
--	--	--	--

		<p>(czyli prawa do pełnego odliczenia VAT naliczonego zawartego w zakupach związanych wyłącznie z czynnościami opodatkowanymi). Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy z wymienionego obowiązku złożenia informacji lub jej aktualizacji zostaną wyłączone jedynie ściśle określone przypadki, m.in. przeznaczenie pojazdu wyłącznie do odsprzedaży lub najmu/leasingu lub sprzedaż pojazdu wykorzystywanego do użytku „mieszanego” (rozumiemy, że wyłączenie to należy wywodzić z projektowanego art. 86a ust. 5 w zw. z brzmieniem ust. 9).</p>	
Art. 1pkt 3 (art. 86a ust. 11)	Krajowa Izba Doradców Podatkowych	<p>Art. 86a ust. 11 wprowadza obowiązek aktualizacji informacji w przypadku zmiany wykorzystania samochodu. Sankcja za niezłożenie aktualizacji informacji będzie odpowiedzialność karna-skarbowa (art. 56 §1 Kodeksu karnego skarbowego). Proponowane przepisy nie pozbawiają takiego podatnika prawa do odliczenia (w części) podatku naliczonego, podczas gdy taką sankcją objęty jest np. podatnik, który złoży informację niezgodnie ze stanem faktycznym (choć w tym przypadku podatnik taki jest objęty również sankcją karno-skarbową). Możliwym</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy w tym zakresie zostały zmodyfikowane.</p>

		rozwiązaniem byłoby dodanie na końcu ust. 11 zdania w brzmieniu: „Przepis ust. 10 pkt 2 stosuje się odpowiednio”.	
Art. 1 pkt 3 (art. 86a ust.4-11)	Związek Rzemiosła Polskiego	<p>Zwiększenie obowiązków biurokratycznych związanych z funkcjonowaniem nowego prawa do odliczenia VAT od niektórych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony. Wobec wciąż głoszonej przez rząd konieczności uproszczenia systemu podatkowego i odbiurokratyzowania przepisów dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej, nałożenie na przedsiębiorców obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu dla celów VAT, stanowi dodatkowe obciążenie przedsiębiorcy i powoduje skomplikowanie codziennego prowadzenia działalności.</p> <p>Ze względu na powyższe argumenty, uważamy, że nie powinno się nakładać na przedsiębiorców obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu. W naszej ocenie przy dzisiejszych możliwościach technicznych, przedsiębiorca powinien mieć możliwość wykazania wszelkimi dostępnymi mu sposobami, że pojazd jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej.</p> <p>Ewentualnie, jeśli ustawodawca uzna za</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Podatnik wykorzystując pojazdy w działalności gospodarczej podejmuje decyzję gospodarczą czy chce skorzystać z uproszczenia w odliczaniu podatku VAT od wszystkich wydatków związanych z tymi pojazdami (50% odliczenia bez konieczności prowadzenia szczegółowej ewidencji przebiegu pojazdu) czy też chcąc korzystać z pełnego prawa do odliczania decyduje się na prowadzenie szczegółowej ewidencji, ze świadomością potencjalnej utraty prawa do odliczenia pełnego w sytuacji wystąpienia nawet sporadycznego użytku prywatnego.</p> <p>Nie ma możliwości zrezygnowania z informacji składanej przez podatnika w przypadku korzystania z odliczeń pełnej wysokości, gdyż informacja ta stanowi kluczowy element systemu zabezpieczającego.</p>

		<p>konieczne określenie w przepisach ustawy zasad potwierdzania przez podatników, że pojazd jest wykorzystywany wyłącznie do celów działalności gospodarczej, dopuszczenie innych możliwości, które mogą być dogodniejsze dla przedsiębiorców i w wielu przypadkach już są wdrożone w przedsiębiorstwach, np.:</p> <ul style="list-style-type: none">- posiadanie przez podatnika dokumentacji (regulaminy, umowy, zarządzenia), z których wynika, że pojazd jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej (o tym wspomina się w uzasadnieniu do ustawy, natomiast rozwiązanie to nie zostało wprowadzone do projektowanej ustawy), lub- zamontowanie w pojazdach odpowiednich systemów GPS rejestrujących drogę pojazdu;- posiadanie innych pojazdów samochodowych, które stanowią majątek prywatny przedsiębiorcy. Uważamy za nieuzasadnione aby podatnik - osoba fizyczna prowadząca działalność gospodarczą, która posiada np. dwa samochody, jeden prywatny (nie wprowadzony do ewidencji środków trwałych) oraz drugi firmowy, ma nie mieć prawa do odliczenia 100% VAT od wydatków na samochód firmowy,	
--	--	---	--

		<p>dowodząc, że jest on używany wyłącznie do celów służbowych (drugi pojazd używany wyłącznie prywatnie).</p> <p>Na koniec należy jeszcze wspomnieć, że wprowadzenie obowiązku informowania urzędu skarbowego o wykorzystywaniu samochodu wyłącznie do prowadzenia działalności gospodarczej oraz prowadzeniu ewidencji przebiegu pojazdu (art. 1 ust. 9 projektowanej ustawy) w ciągu 7 dni od pierwszego odliczenia VAT od wydatków związanych z tym samochodem, jest niepotrzebnym wymogiem biurokratycznym. Dodatkowo, odebranie pełnego prawa do odliczenia wydatków na samochód faktycznie wykorzystywany wyłącznie do prowadzonej działalności gospodarczej (potwierdzone stosowną ewidencją), tylko z powodu niedopełnienia obowiązku złożenia wyżej wskazanego zawiadomienia, jest zbyt restrykcyjnym ograniczeniem i naruszającym zasadę neutralności VAT. Jeśli bowiem podatnik faktycznie wykorzystuje samochód wyłącznie do celów działalności gospodarczej i udowodni to zgodnie z zasadami określonymi w projektowanych przepisach, powinien mieć prawo do pełnego odliczenia VAT. Proponujemy zatem - rezygnację z wprowadzania obowiązku składania tych informacji w</p>	
--	--	---	--

		urzędzie skarbowym.	
Art. 1 pkt 5 (art. 90b)	Krajowa Izba Doradców Podatkowych	Dodawany art. 90b ustawy o VAT daje podatnikom możliwość korekty odliczenia w przypadku zmiany przeznaczenia i np. wykorzystywania samochodu wyłącznie do działalności gospodarczej. W związku z planowanym zniesieniem zwolnienia dla dostawy samochodów przy nabyciu których odliczenie zostało ograniczone należałoby wprowadzić mechanizm pozwalający na korektę odliczenia jeżeli następuje ono w okresie korekty (5 lat). Innymi słowy zbycie samochodu w tym okresie powinno uprawniać podatnika, który dokonał odliczenia jedynie 50% podatku naliczonego do proporcjonalnej korekty zakresu odliczenia. To wymagałoby sprecyzowanie pojęcia „wykorzystywanie wyłącznie do działalności gospodarczej”, o której mowa w art. 86a ust. 4 również o przypadki odpłatnego zbycia samochodu dla potrzeb stosowania art. 90b ustawy o VAT	Uwaga uwzględniona. Uzasadnienie w tym zakresie zostało doprecyzowane.
Art. 1 pkt 5 (art. 90b)	Krajowa Rada Izb Rolniczych	Dokonanie pełnego odliczenia podatku VAT od pojazdu przeznaczonego wyłącznie na działalność gospodarczą pociąga za sobą złożenie informacji do Urzędu Skarbowego. Proponowana zmiana ustawy dopuszcza złożenie korekty na okoliczność nieusprawiedliwionego pełnego odliczenia, jednak	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane utrzymanie zwolnienia od podatku VAT przy sprzedaży pojazdów nie znajduje uzasadnienia w kontekście wątpliwości zgłoszonych przez Komisję Europejską w sprawie C-160/11 Bawaria Motors. Podatnik w przedstawionej sytuacji

		<p>skutkuje to sankcjami skarbowymi .Korekta nie powinna nieść za sobą sankcji karnoskarbowych, jedynie zobowiązanie do złożenia wyjaśnienia. W obecnym systemie prawno-skarbowym korekty są formami dopuszczalnymi, wymagającymi jedynie dołączenia wyjaśnienia.</p> <p>Zaproponowane przepisy dot. korekt podatku naliczonego są mocno kontrowersyjne. Wynika z nich bowiem, że w przypadku np. samochodu wykorzystywanego zarówno do czynności zwolnionych, jak i do czynności opodatkowanych VAT, jego sprzedaż należy opodatkować, nawet w sytuacji nie odliczenia VAT przy nabyciu. W takim przypadku - przy doliczeniu podatku dochodowego - trzeba będzie oddać do Urzędu Skarbowego prawie połowę wartości takiego samochodu. Nadal powinna obowiązywać zasada zwolnienia z VAT przy sprzedaży tych samochodów, którym nie przysługiwało odliczenie VAT przy nabyciu.</p>	<p>sprzedając pojazd w okresie korekty może skorzystać z pełnego prawa do odliczenia w kwocie proporcjonalnej do pozostałego okresu korekty.</p>
Art. 1 pkt 5 (art. 90b ust. 1 pkt 2)	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	<p>Uważamy, że proponowane brzmienie art. 90b ust. 1 pkt 2 będzie miało faktycznie bardzo małe znaczenie i praktyczne zastosowanie. Uniemożliwia dokonanie korekty w sytuacji, gdy pojazd został nabyty z 50% odliczeniem, ale faktycznie</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Przepis w tym zakresie został zmodyfikowany.</p>

		okaże się że był od początku użytkowany wyłącznie dla celów działalności gospodarczej podatnika. Wówczas korekta będzie dopiero możliwa za okres od którego zostało dokonane zgłoszenie do urzędu skarbowego i zaczęto prowadzić ewidencję przebiegu. Nie będzie możliwe dokonanie korekty za okres kiedy nie było zgłoszenia ani ewidencji przebiegu.	
Art. 1 pkt 5 (art. 90b ust. 2 pkt 2)	POHiD	Przepis art. 90b ust. 2 pkt 2 dotyczący zmiany przeznaczenia pojazdu i związanym z tym obowiązkiem korekty odliczonej kwoty VAT w sytuacji nie złożenia informacji lub złożenia jej po terminie jest pozbawiony <i>ratio legis</i> . W przypadku bowiem, kiedy nie zostaje złożona informacja, o której mowa w art. 86a ust.10, uznaje się, że samochód nie jest wykorzystywany wyłącznie do celów działalności gospodarczej, a więc nie ma czego korygować (inaczej przy błędnej informacji);	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie jest zrozumiała, gdyż w sytuacji niezłożenia informacji i dokonywania odliczenia podatku w ograniczonej wysokości podatek nie ma obowiązku dokonywania korekty.
Art. 5	Związek dealerów Samochodów	W ocenie Związku Dealerów Samochodów naruszenie przepisów proponowanej ustawy przejawiające się na przykład w nieprawidłowym prowadzeniu ewidencji przebiegu pojazdu obwarowane jest zbyt wysoką sankcją (grzywna do 720 stawek dziennych, co może skutkować nałożeniem grzywny do	Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie proponowanego systemu zabezpieczającego jest zasadne, gdyż jego celem jest zapewnienie, że pełne odliczenie przysługuje od wydatków związanych wyłącznie z działalnością gospodarczą.

		kwoty ponad 14.000.000 złotych). Tak wysoka możliwa sankcja może skłaniać podatników do rezygnacji z prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu i pełnego odliczenia. Można to traktować jako próbę „zastraszania” przedsiębiorców by nie korzystali z należnych im praw do odliczenia.	
Art. 5	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Poważne wątpliwości budzi górna granica kwoty kary grzywny za czyny opisane w projektowanym art. 56a ustawy z dnia 10 września 1999 r. Kodeks karny skarbowy. W naszej opinii kara grzywny w wysokości 720 stawek dziennych jest najwyższą z możliwych zawartych w Kodeksie karnym skarbowym i jest nieproporcjonalna, niewspółmierna i niesprawiedliwa do wagi popełnionego czynu i charakteru naruszonego dobra.	Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie proponowanego systemu zabezpieczającego jest zasadne, gdyż jego celem jest zapewnienie, że pełne odliczenie przysługuje od wydatków związanych wyłącznie z działalnością gospodarczą.
Art. 5	Sądecka Izba Gospodarcza (KIG)	Naruszenie przepisów ustawy przejawiające się na przykład w nieprawidłowym prowadzeniu ewidencji przebiegu pojazdu obwarowane jest zbyt wysoką sankcją (grzywna do 720 stawek dziennych, co może skutkować nałożeniem grzywny do kwoty ponad 14.000.000 złotych). Tak wysoka możliwa sankcja może skłaniać podatników do rezygnacji z prowadzenia ewidencji	Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie proponowanego systemu zabezpieczającego jest zasadne, gdyż jego celem jest zapewnienie, że pełne odliczenie przysługuje od wydatków związanych wyłącznie z działalnością gospodarczą.

		<p>przebiegu pojazdu i pełnego odliczenia. Można to traktować jako próbę „zastraszania” przedsiębiorców by nie korzystali z należnych im praw do odliczenia.</p>	
Art. 5	Federacja MSP - Fundacja	<p>Naruszenie przepisów ustawy przejawiające się na przykład w nieprawidłowym prowadzeniu ewidencji przebiegu pojazdu obwarowane jest zbyt wysoką sankcją (grzywna do 720 stawek dziennych, co może skutkować nałożeniem grzywny do kwoty ponad 14.000.000 złotych). Tak wysoka możliwa sankcja może skłaniać podatników do rezygnacji z prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu i pełnego odliczenia. Można to traktować jako próbę „zastraszania” przedsiębiorców by nie korzystali z należnych im praw do odliczenia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie proponowanego systemu zabezpieczającego jest zasadne, gdyż jego celem jest zapewnienie, że pełne odliczenie przysługuje od wydatków związanych wyłącznie z działalnością gospodarczą.</p>
Art. 5	Stowarzyszenie Małych i Średnich Przedsiębiorstw „Krak-Business”	<p>Naruszenie przepisów ustawy przejawiające się na przykład w nieprawidłowym prowadzeniu ewidencji przebiegu pojazdu obwarowane jest zbyt wysoką sankcją (grzywna do 720 stawek dziennych, co może skutkować nałożeniem grzywny do kwoty ponad 14.000.000 złotych). Tak wysoka możliwa sankcja może skłaniać podatników do rezygnacji z prowadzenia ewidencji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie proponowanego systemu zabezpieczającego jest zasadne, gdyż jego celem jest zapewnienie, że pełne odliczenie przysługuje od wydatków związanych wyłącznie z działalnością gospodarczą.</p>

		<p>przebiegu pojazdu i pełnego odliczenia. Można to traktować jako próbę „zastraszania” przedsiębiorców by nie korzystali z należnych im praw do odliczenia.</p>	
Art. 9	POHiD	<p>Powstaje wątpliwość czy zgodnie z art. 9 istnieje możliwość odliczenia podatku VAT od paliwa samochodów zarejestrowanych jako ciężarowe od 1 stycznia 2014 roku (liczba miejsc 3 lub więcej oraz dopuszczalna ładowność 500 kg lub więcej). Proponujemy doprecyzowanie, choćby w uzasadnieniu, czy przez okres do 30 czerwca 2015 r. możliwe będzie odliczenie podatku VAT od zakupu paliwa do wyżej wymienionych samochodów w wysokości 100% czy 50%.</p> <p>Ponadto niezrozumiale wydaje się odebranie 50% prawa do odliczenia VAT od wydatków na używanie (eksploatację) samochodów przy zachowaniu braku prawa do odliczenia za paliwo dla nich;</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Kwestia ta została doprecyzowana w uzasadnieniu.</p>
Art. 9	Polska Izba Spedycji i Logistyki	<p>Pragniemy jednak wskazać, iż z uwagi na różnicowanie terminów wprowadzenia zmian przepisów - wcześniejszy dotyczący odliczania VAT od nabycia pojazdów oraz od wydatków eksploatacyjnych i późniejszy dotyczący możliwości odliczenia 50% VAT od paliwa do pojazdów wykorzystywanych w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie jest zasadna. Zmiany przepisów w zakresie pojazdów samochodowych dotyczą wszystkich podatników i mają takie samo zastosowanie bez względu na status podatnika. W odniesieniu do samochodów osobowych służących</p>

		<p>działalności mieszanej - wprowadzone zmiany mogą być niekorzystne dla małych podatników .Mali podatnicy eksploatujący kilkuletnie samochody wymagające remontów oraz zakupu części zamiennych, nie mający środków na zakup nowych pojazdów poniosą wyższe koszty niż podatnicy , którzy zakupią nowe samochody, od zakupu których przysługiwało będzie prawo odliczenia 50% VAT już bez ograniczeń kwotowych i którzy mogą tym samym ograniczyć wydatki na zakup części zamiennych. Podatnicy ci będą mieli możliwość poprzez wydzielenie części pojazdów wyłącznie do działalności gospodarczej odpowiednimi regulaminami i zarządzeniami odliczenia 100% VAT. Słuszne wydaje się przyjęcie pewnego uproszczenia przy rozliczaniu wydatków na samochody osobowe wynikające z decyzji Rady Unii Europejskiej ,iż w zasadzie sama możliwość wykorzystania pojazdu do celów niezwiązanych z prowadzoną działalnością gospodarczą skutkuje przyjęciem odliczania VAT od wydatków na te pojazdy w 50%. Jednak rozwiązanie takie nie powinno różnicować podatników, pozbawiając w tym konkretnym przypadku małych przedsiębiorców możliwości odliczenia</p>	<p>wyłącznie do działalności gospodarczej wprowadza się pełne odliczenie VAT.</p>
--	--	---	---

		VAT od paliwa w części dotyczącej działalności gospodarczej.	
Art. 9	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	W odniesieniu do art. 9 projektu ustawy, brak jest odwołania do art. 86a ustawy o podatku od towarów i usług w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2014 r. Bez tego odwołania, będzie on ograniczał odliczenie podatku VAT od paliwa także dla pojazdów, które są wymienione w projektowanym brzmieniu art. 86a np. samochodów osobowych wymienionych w ust.1 czy pojazdów wymienionych w ust. 7, które będą miały 3 miejsca i dopuszczalną ładowność mniejszą niż 500 kg. W zaproponowanym brzmieniu przepis ten będzie zachodził się zakresami z projektowanego art. 86a.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie jest zasadna, gdyż przepis ten nie dotyczy pojazdów samochodowych wykorzystywanych przez podatnika wyłącznie do działalności gospodarczej.
Art.9	Związek Polskiego Leasingu	Projekt stanowi realizację decyzji wykonawczej Rady zezwalającej Polsce na wprowadzenie derogacji od Artykułów 26(1)(a) oraz 168 Dyrektywy 2006/112/WE. Zgodnie z art. 1 tej decyzji w drodze odstępstwa od artykułu 168 Dyrektywy 2006/112/WE „Polska zostaje niniejszym upoważniona do ograniczenia do wysokości 50% prawa do odliczenia podatku VAT od zakupu, nabycia wewnątrzwspólnotowego, przywozu, wynajmu lub leasingu silnikowych pojazdów drogowych a także podatku	Uwaga nieuwzględniona. Regulacja ta pozostaje w zgodności z przepisami unijnymi, gdyż Polska jest uprawniona do zachowania ograniczeń w odliczaniu jakie posiadała na dzień wejścia do Unii Europejskiej na podstawie art. 176 dyrektywy 2006/112/WE, szczególnie że nie jest zobowiązana do implementacji decyzji wykonawczej w całości (vide: wyrok TSUE w sprawie C-395/11).

		<p>VAT naliczonego od wydatków związanych z tymi pojazdami, jeżeli pojazd nie jest w używany wyłącznie do celów działalności gospodarczej”. Przedmiotowe zdanie dotyczy zarówno zakupu, najmu czy leasingu określonych pojazdów, jak i innych wydatków związanych z tymi pojazdami, w tym zakupu paliw do tych samochodów. O takie właśnie rozwiązanie wnioskowała Polska i decyzja wydana przez Radę w pełni odzwierciedla wnioskowane przez Polskę ograniczenia.</p> <p>Decyzja w sposób wyraźny i jednoznaczny wskazuje, że zakres zezwolenia dotyczy ograniczenia do 50% kwoty podatku VAT przy poniesieniu wydatków związanych z określonymi pojazdami, które to wydatki obejmują również zakupy paliw. Brak jest w decyzji Rady jakiegokolwiek wskazówki, która pozwoliłaby na całkowite wyeliminowanie prawa do odliczenia VAT od paliw do samochodów innych niż osobowe, jak i przyjęcia, że możliwe jest selektywne wykonanie decyzji poprzez faktyczne uniemożliwienie odliczenia podatku VAT od paliw do samochodów osobowych.</p> <p>Natomiast zgodnie z art. 9 projektu, który jest przepisem przejściowym, aż do 30 czerwca 2015 r. całkowicie wyłączone</p>	
--	--	--	--

		<p>zostałoby prawo podatników do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia paliw silnikowych, oleju napędowego i gazu do samochodów:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) osobowych (art. 9 ust. 1 pkt 1),(ii) innych niż osobowe (a więc ciężarowych), o określonej ilości miejsc siedzących i określonej dopuszczalnej ładowności (art. 9 ust. 1 pkt 2). <p>Odnosząc się do paliw nabywanych do samochodów ciężarowych, których dotyczy projektowany art. 9 ust. 1 pkt 2, wskazać należy, że z dostępnych publicznie informacji, w tym przede wszystkim przedmiotowej decyzji Rady, nie wynika by polski ustawodawca został upoważniony do całkowitego wyeliminowania prawa do odliczenia podatku VAT przy nabyciu paliw do takich samochodów. Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 86a i art. 88a ustawy o podatku od towarów i usług [dalej: ustawa o VAT], w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2014 r., z tytułu nabycia paliw do samochodów innych niż osobowe (tj. do samochodów ciężarowych), w których liczba miejsc (siedzeń) łącznie z miejscem dla kierowcy wynosi:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) 1 - jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 425 kg,(ii) 2 - jeżeli dopuszczalna ładowność	
--	--	---	--

		<p>jest równa lub większa niż 493 kg, (iii) 3 lub więcej - jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 500 kg, podatnikom przysługuje pełne prawo do odliczenia podatku VAT. Na mocy art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT powyższe samochody zostały bowiem wyłączone z zakresu pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 1 pkt 2) ustawy o VAT. Projektowany art. 9 skutkowałby natomiast całkowitą eliminacją tego uprawnienia, a nie, jak wynika z decyzji Rady, ograniczeniem tego uprawnienia do 50% kwot podatku VAT. Dążąc do zgodnego z prawem wyeliminowania tego uprawnienia polski ustawodawca musiałby zostać do takiego działania wprost upoważniony – upoważnienie takie w żaden sposób nie wynika jednak z decyzji Rady. Konsekwentnie, wprowadzenie całkowitego wyłączenia prawa do odliczenia podatku VAT przy nabyciu paliw do wskazanych powyżej samochodów ciężarowych stanowić będzie jednoznaczne i rażące naruszenie art. 176 Dyrektywy 2006/112 [analogicznie jak w przypadku sprawy rozstrzygniętej wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-414/08 (Magoora)], jak i samej decyzji wykonawczej Rady.</p>	
--	--	---	--

		<p>Odnosząc się natomiast do nabycia paliw do samochodów osobowych, o których mowa w projektowanym art. 9 ust. 1 pkt 1, wskazać należy, że w ich przypadku na gruncie obecnie obowiązujących przepisów (tj. art. 88a ustawy o VAT) podatnikom w ogóle nie przysługuje prawo do odliczenia podatku VAT. Zgodnie z projektowanym art. 9 ust. 1 pkt 1 stan ten miałby trwać aż do 30 czerwca 2015 r., mimo iż pozostałe przepisy ograniczające prawo podatników do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia, najmu i leasingu samochodów, jak i z tytułu innych wydatków związanych z tymi pojazdami wejdą w życie już w początkach 2014 r.</p> <p>Ponownie wskazując na decyzję wykonawczą Rady stwierdzić należy, że z żadnego jej artykułu nie wynika możliwość by polski ustawodawca selektywnie zastosował przewidziany w tej decyzji środek służący uproszczeniu poboru podatku VAT. Występując z wnioskiem derogacyjnym na podstawie art. 395 Dyrektywy 2006/112 Polska przedstawiła Komisji Europejskiej spójne rozwiązanie służące uproszczeniu rozliczeń z tytułu podatku VAT w związku z używaniem pojazdów samochodowych. Z informacji dostępnych na stronie internetowej Ministerstwa</p>	
--	--	--	--

		<p>Finansów w trakcie 2013 r. wynikało, iż rozwiązanie zaproponowane przez Polskę Komisji Europejskiej oparte jest na ograniczonym do 50% odliczeniu podatku VAT z tytułu nabycia, najmu, leasingu samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3.5 tony, jak i z tytułu poniesienia wszelkich innych wydatków związanych z takimi samochodami (w tym wydatków związanych z nabyciem paliw do takich samochodów). Decyzja Rady jest zgodna z wnioskiem Polski i winna podlegać wdrożeniu, przy czym z uwagi na fakt, iż w decyzji tej Rada wyraża zgodę na wprowadzenie spójnego uregulowania zasad rozliczania podatku VAT z tytułu używania pojazdów, nie jest możliwe selektywne zastosowanie przez polskiego ustawodawcę wyłącznie wybranych elementów decyzji.</p> <p>Decyzja Rady:</p> <p>(i) z jednej strony zezwala Polsce na odstąpienie od artykułu 168 Dyrektywy 2006/112 i ograniczenie do 50% prawa do odliczenia podatku VAT od zakupu, wewnątrzwspólnotowego nabycia, przywozu, wynajmu lub leasingu pojazdów silnikowych, a także podatku VAT naliczonego od wydatków związanych z tymi pojazdami,</p> <p>(ii) z drugiej natomiast, w drodze odstępstwa od art. 26(1)(a) Dyrektywy</p>	
--	--	--	--

		<p>2006/112, upoważnia polskiego ustawodawcę by wykorzystanie samochodów, o których mowa powyżej do celów innych niż działalność gospodarcza nie było traktowane jako odpłatne świadczenie usług, podlegające opodatkowaniu podatkiem VAT.</p> <p>Z samej konstrukcji decyzji Rady wynika, że stanowi ona spójny środek, w którym wszystkie elementy muszą być zastosowane łącznie - nie jest w związku z tym możliwe by polski ustawodawca wdrożył decyzję Rady wyłącznie w takiej części, która przyniesie korzyści Skarbowi Państwa. Na taką konkluzję wskazuje również analiza art. 395 Dyrektywy 2006/112, na podstawie której decyzja Rady została wydana. Jak bowiem wskazuje przedmiotowy przepis: „Stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, Rada może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia szczególnych środków stanowiących odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy w celu upraszczania poboru VAT lub zapobiegania niektórym formom uchylania się od opodatkowania lub unikania opodatkowania. Środki zmierzające do uproszczenia procedury poboru VAT nie mogą wpływać, chyba że w nieznacznym stopniu, na ogólną kwotę wpływów z podatków państwa</p>	
--	--	---	--

		<p>członkowskiego pobieranych na etapie ostatecznej konsumpcji.” Przepis ten wskazuje wyraźnie i jednoznacznie, że środki wdrażane przez państwa członkowskie na podstawie zgód wydawanych w oparciu o art. 395 Dyrektywy 2006/112 nie mogą wpływać (chyba że w nieznacznym stopniu) na ogólną kwotę wpływów budżetowych.</p> <p>Tymczasem, wdrażając decyzję Rady projektuje się z jednej strony skorzystanie z możliwości ograniczenia uprawnień podatników do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia, najmu i leasingu pojazdów, a także z tytułu wszelkich innych wydatków związanych z tymi pojazdami (od których obecnie podatnicy są uprawnieni e pełni odliczyć VAT), a z drugiej odracza się w czasie aż do lipca 2015 r. umożliwienie podatnikom odliczenia części podatku VAT z tytułu nabycia paliw. W efekcie poprzez takie działanie odchodzi się od celu decyzji Rady i samego art. 395 Dyrektywy 2006/112, gdyż planowane przepisy służyć będą jednoznacznie podwyższeniu wpływów budżetowych, nie zaś utrzymaniu ich na zbliżonym poziomie. W ten sposób projektowany art. 9 narusza nie tylko art. 176 i art. 395 Dyrektywy 2006/112, ale także i samą decyzję Rady.</p> <p>Zgodnie z uzasadnieniem wprowadzenia</p>	
--	--	---	--

		<p>projektowanego przepisu przedstawionym przez Ministra Finansów, przyczyną jego wprowadzenia są skutki budżetowe wynikające z umożliwienia odliczenia 50% podatku VAT przy nabyciu paliw. Odnosząc się do tej przyczyny, tj. negatywnych skutków budżetowych realizacji decyzji derogacyjnej (wnioskowanej przecież przez polskie Ministerstwo Finansów na podstawie art. 395 Dyrektywy 2006/112), wskazać należy, że ani art. 395 Dyrektywy 2006/112, ani sama decyzja wykonawcza Rady wydana na podstawie wniosku Polski, nie przewidują możliwości wdrożenia derogacji z uwagi na negatywne skutki budżetowe. Przepis art. 395 Dyrektywy 2006/112 oraz decyzja wykonawcza Rady wskazują, jako podstawę zastosowania derogacji wyłącznie (i) uproszczenie procedury naliczania i poboru podatku, bądź (ii) zapobieganie niektórym formom uchylania się od płacenia podatków lub unikania opodatkowania. Tym samym, cel zwiększenia wpływów budżetowych, któremu de facto służy projektowany art. 9, nie znajduje uzasadnienia ani w decyzji wykonawczej Rady, ani w art. 395 Dyrektywy 2006/112.</p> <p>Wprowadzenie przez ustawodawcę projektowanego art. 9 naraża Polskę na</p>	
--	--	---	--

		postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości UE, a także konieczność późniejszego zwrotu podatku naliczonego VAT na rzecz podatników wraz z oprocentowaniem. Dlatego też zdecydowanie wnioskujemy za wykreśleniem z projektu ustawy jej art. 9.	
Art. 9	Związek Banków Polskich	Projekt stanowi realizację decyzji wykonawczej Rady zezwalającej Polsce na wprowadzenie derogacji od Artykułów 26(1)(a) oraz 168 Dyrektywy 2006/112/WE. Zgodnie z art. 1 tej decyzji „W drodze odstępstwa od artykułu 168 Dyrektywy 2006/112/WE Polska otrzymuje zezwolenie na ograniczenie do 50% prawa do odliczenia podatku VAT od zakupu, wewnątrzwspólnotowego nabycia, przywozu, wynajmu lub leasingu pojazdów silnikowych, a także podatku VAT naliczonego od wydatków związanych z tymi pojazdami, gdy pojazd nie jest w pełni wykorzystywany w celach biznesowych.” Przedmiotowe zdanie dotyczy zarówno zakupu, najmu czy leasingu określonych pojazdów, jak i innych wydatków związanych z tymi pojazdami, w tym paliw do tych samochodów. O takie właśnie rozwiązanie wnioskowała Polska i decyzja wydana przez Radę w pełni odzwierciedla wnioskowane przez Polskę ograniczenia. Decyzja w sposób wyraźny i	Uwaga nieuwzględniona. Regulacja ta pozostaje w zgodności z przepisami unijnymi, gdyż Polska jest uprawniona do zachowania ograniczeń w odliczaniu jakie posiadała na dzień wejścia do Unii Europejskiej na podstawie art. 176 dyrektywy 2006/112/WE, szczególnie że nie jest zobowiązana do implementacji decyzji wykonawczej w całości (vide: wyrok TSUE w sprawie C-395/11).

		<p>jednoznaczny wskazuje, że zakres zezwolenia dotyczy ograniczenia do 50% kwoty podatku VAT przy poniesieniu wydatków związanych z określonymi pojazdami, które to wydatki obejmują również zakupy paliw. Brak jest w decyzji Rady jakiegokolwiek wskazówki, która pozwoliłaby na całkowite wyeliminowanie prawa do odliczenia VAT od paliw do samochodów innych niż osobowe, jak i przyjęcia, że możliwe jest selektywne wykonanie decyzji poprzez faktyczne uniemożliwienie odliczenia podatku VAT od paliw do samochodów osobowych.</p> <p>Natomiast zgodnie z art. 9 projektu, który jest przepisem przejściowym, aż do 30 czerwca 2015 r. całkowicie wyłączone zostałyby prawo podatników do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia paliw silnikowych, oleju napędowego i gazu do samochodów:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) osobowych (art. 9 ust. 1 pkt 1), (ii) innych niż osobowe (a więc ciężarowych), o określonej ilości miejsc siedzących i określonej dopuszczalnej ładowności (art. 9 ust. 1 pkt 2). <p>Odnosząc się do paliw nabywanych do samochodów ciężarowych, których dotyczy projektowany art. 9 ust. 1 pkt 2,</p>	
--	--	--	--

		<p>wskazać należy, że z dostępnych publicznie informacji, w tym przede wszystkim przedmiotowej decyzji Rady, nie wynika by polski ustawodawca został upoważniony do całkowitego wyeliminowania prawa do odliczenia podatku VAT przy nabyciu paliw do takich samochodów. Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 86a i art. 88a ustawy o VAT, w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2014 r., z tytułu nabycia paliw do samochodów innych niż osobowe (tj. do samochodów ciężarowych), w których liczba miejsc (siedzeń) łącznie z miejscem dla kierowcy wynosi:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) 1 - jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 425 kg,(ii) 2 - jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 493 kg,(iii) 3 lub więcej - jeżeli dopuszczalna ładowność jest równa lub większa niż 500 kg, <p>podatnikom przysługuje pełne prawo do odliczenia podatku VAT. Na mocy art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT powyższe samochody zostały bowiem wyłączone z zakresu pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 1 pkt 2) ustawy o VAT.</p>	
--	--	---	--

		<p>Projektowany art. 9 skutkowałby natomiast całkowitą eliminacją tego uprawnienia, a nie, jak wynika z decyzji Rady, ograniczeniem tego uprawnienia do 50% kwot podatku VAT. Dążąc do zgodnego z prawem wyeliminowania tego uprawnienia polski ustawodawca musiałby zostać do takiego działania wprost upoważniony – upoważnienie takie w żaden sposób nie wynika jednak z decyzji Rady. Konsekwentnie, wprowadzenie całkowitego wyłączenia prawa do odliczenia podatku VAT przy nabyciu paliw do wskazanych powyżej samochodów ciężarowych stanowiłoby jednoznaczne i rażące naruszenie art. 176 Dyrektywy 2006/112 [analogicznie jak w przypadku sprawy rozstrzygniętej wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-414/08 (Magoora)], jak i samej decyzji wykonawczej Rady.</p> <p>Odnosząc się natomiast do nabycia paliw do samochodów osobowych, o których mowa w projektowanym art. 9 ust. 1 pkt 1, wskazać należy, że w ich przypadku na gruncie obecnie obowiązujących przepisów (tj. art. 88a ustawy o VAT) podatnikom w ogóle nie przysługuje prawo do odliczenia podatku VAT. Zgodnie z projektowanym art. 9 ust. 1 pkt 1 stan ten miałby trwać aż do 30 czerwca</p>	
--	--	--	--

		<p>2015 r., mimo iż pozostałe przepisy ograniczające prawo podatników do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia, najmu i leasingu samochodów, jak i z tytułu innych wydatków związanych z tymi pojazdami wejdą w życie już w początkach 2014 r.</p> <p>Ponownie wskazując na decyzję wykonawczą Rady stwierdzić należy, że z żadnego jej artykułu nie wynika możliwość by polski ustawodawca selektywnie zastosował przewidziany w tej decyzji środek służący uproszczeniu poboru podatku VAT. Występując z wnioskiem derogacyjnym na podstawie art. 395 Dyrektywy 2006/112 Polska przedstawiła Komisji Europejskiej spójne rozwiązanie służące uproszczeniu rozliczeń z tytułu podatku VAT w związku z używaniem pojazdów samochodowych. Z informacji dostępnych na stronie internetowej Ministerstwa Finansów w trakcie 2013 r. wynikało, iż rozwiązanie zaproponowane przez Polskę Komisji Europejskiej oparte jest na ograniczonym do 50% odliczeniu podatku VAT z tytułu nabycia, najmu, leasingu samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3.5 tony, jak i z tytułu poniesienia wszelkich innych wydatków związanych z takimi samochodami (w tym wydatków związanych z nabyciem</p>	
--	--	---	--

		<p>paliw do takich samochodów). Decyzja Rady jest zgodna z wnioskiem Polski i winna podlegać wdrożeniu, przy czym z uwagi na fakt, iż w decyzji tej Rada wyraża zgodę na wprowadzenie spójnego uregulowania zasad rozliczania podatku VAT z tytułu używania pojazdów, nie jest możliwe selektywne zastosowanie przez polskiego ustawodawcę wyłącznie wybranych elementów decyzji.</p> <p>Decyzja Rady:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) z jednej strony zezwala Polsce na odstępnie od artykułu 168 Dyrektywy 2006/112 i ograniczenie do 50% prawa do odliczenia podatku VAT od zakupu, wewnątrzspółnotowego nabycia, przywozu, wynajmu lub leasingu pojazdów silnikowych, a także podatku VAT naliczonego od wydatków związanych z tymi pojazdami, (ii) z drugiej natomiast, w drodze odstępstwa od art. 26(1)(a) Dyrektywy 2006/112, upoważnia polskiego ustawodawcę by 	
--	--	---	--

		<p>wykorzystanie samochodów, o których mowa powyżej do celów innych niż działalność gospodarcza nie było traktowane jako odpłatne świadczenie usług, podlegające opodatkowaniu podatkiem VAT.</p> <p>Z samej konstrukcji decyzji Rady wynika, że stanowi ona spójny środek, w którym wszystkie elementy muszą być zastosowane łącznie - nie jest w związku z tym możliwe by polski ustawodawca wdrożył decyzję Rady wyłącznie w takiej części, która przyniesie korzyści Skarbowi Państwa. Na taką konkluzję wskazuje również analiza art. 395 Dyrektywy 2006/112, na podstawie którego decyzja Rady została wydana. Jak bowiem wskazuje przedmiotowy przepis: <i>„Stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, Rada może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia szczególnych środków stanowiących odstępstwo od przepisów niniejszej dyrektywy w celu uproszczenia poboru VAT lub zapobiegania niektórym formom uchylania się od opodatkowania lub unikania opodatkowania. Środki zmierzające do uproszczenia procedury poboru VAT nie mogą wpływać, chyba że</i></p>	
--	--	--	--

		<p>w nieznacznym stopniu, na ogólną kwotę wpływów z podatków państwa członkowskiego pobieranych na etapie ostatecznej konsumpcji.” Przepis ten wskazuje wyraźnie i jednoznacznie, że środki wdrażane przez państwa członkowskie na podstawie zgód wydawanych w oparciu o art. 395 Dyrektywy 2006/112 nie mogą wpływać (chyba że w nieznacznym stopniu) na ogólną kwotę wpływów budżetowych.</p> <p>Tymczasem, wdrażając decyzję Rady projektuje się z jednej strony skorzystanie z możliwości ograniczenia uprawnień podatników do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia, najmu i leasingu pojazdów, a także z tytułu wszelkich innych wydatków związanych z tymi pojazdami (od których obecnie podatnicy są uprawnieni e pełni odliczyć VAT), a z drugiej odracza się w czasie aż do lipca 2015 r. umożliwienie podatnikom odliczenia części podatku VAT z tytułu nabycia paliw. W efekcie poprzez takie działanie odchodzi się od celu decyzji Rady i samego art. 395 Dyrektywy 2006/112, gdyż planowane przepisy służyć będą jednoznacznie podwyższeniu wpływów budżetowych, nie zaś utrzymaniu ich na zbliżonym poziomie. W ten sposób projektowany art. 9 narusza nie tylko art. 176 i art. 395 Dyrektywy</p>	
--	--	--	--

		<p>2006/112, ale także i samą decyzję Rady. Zgodnie z uzasadnieniem wprowadzenia projektowanego przepisu przedstawionym przez Ministra Finansów, przyczyną jego wprowadzenia są skutki budżetowe wynikające z umożliwienia odliczenia 50% podatku VAT przy nabyciu paliw. Odnosząc się do tej przyczyny, tj. negatywnych skutków budżetowych realizacji decyzji derogacyjnej (wnioskowanej przecież przez polskie Ministerstwo Finansów na podstawie art. 395 Dyrektywy 2006/112), wskazać należy, że ani art. 395 Dyrektywy 2006/112, ani sama decyzja wykonawcza Rady wydana na podstawie wniosku Polski, nie przewidują możliwości wdrożenia derogacji z uwagi na negatywne skutki budżetowe. Przepis art. 395 Dyrektywy 2006/112 oraz decyzja wykonawcza Rady wskazują, jako podstawę zastosowania derogacji wyłącznie (i) uproszczenie procedury naliczania i poboru podatku, bądź (ii) zapobieganie niektórym formom uchylania się od płacenia podatków lub unikania opodatkowania. Tym samym, cel zwiększenia wpływów budżetowych, któremu de facto służy projektowany art. 9, nie znajduje uzasadnienia ani w decyzji wykonawczej Rady, ani w art. 395 Dyrektywy 2006/112.</p>	
--	--	--	--

		<p>Wprowadzenie przez ustawodawcę projektowanego art. 9 naraża Polskę na postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości UE, a także konieczność późniejszego zwrotu podatku naliczonego VAT na rzecz podatników wraz z oprocentowaniem. Dlatego też zdecydowanie wnioskujemy za wykreśleniem z projektu ustawy jej art. 9.</p>	
Art. 9	Lewiatan	<p>Przekazany do konsultacji społecznych projekt stanowi realizację decyzji wykonawczej Rady zezwalającej Polsce na wprowadzenie derogacji od Artykułów 26(1)(a) oraz 168 Dyrektywy 2006/112/WE. Zgodnie z art. 1 tej decyzji w drodze odstępstwa od artykułu 168 Dyrektywy 2006/112/WE „Polska zostaje niniejszym upoważniona do ograniczenia do wysokości 50% prawa do odliczenia podatku VAT od zakupu, nabycia wewnątrzwspólnotowego, przywozu, wynajmu lub leasingu silnikowych pojazdów drogowych, a także podatku VAT naliczonego od wydatków związanych z tymi pojazdami, jeżeli pojazd nie jest w używany wyłącznie do celów działalności gospodarczej”. Ograniczenie dotyczy zarówno zakupu, najmu czy leasingu określonych pojazdów, jak i innych wydatków</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Regulacja ta pozostaje w zgodności z przepisami unijnymi, gdyż Polska jest uprawniona do zachowania ograniczeń w odliczaniu jakie posiadała na dzień wejścia do Unii Europejskiej na podstawie art. 176 dyrektywy 2006/112/WE, szczególnie że nie jest zobowiązana do implementacji decyzji wykonawczej w całości (vide: wyrok TSUE w sprawie C-395/11).</p>

		<p>związanych z tymi pojazdami, w tym zakupu paliw do tych samochodów. Decyzja Rady Unii Europejskiej uprawnia do stosowania ograniczeń zgodnie z wnioskiem złożonym przez Polskę.</p> <p>Decyzja Rady w sposób wyraźny i jednoznaczny wskazuje, że zakres zezwolenia dotyczy ograniczenia do 50% kwoty podatku VAT w odniesieniu do wszystkich wydatków dotyczących pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, tj. wydatków na ich nabycie, zakup paliwa do ich napędu, a także innych wydatków eksploatacyjnych. Nie zawiera jakiegokolwiek wskazówek, które pozwoliłyby na całkowite wyeliminowanie prawa do odliczenia VAT od paliw do samochodów innych niż osobowe, jak i przyjęcia, że możliwe jest selektywne wykonanie decyzji, zgodnie z uznaniem wnioskodawcy, poprzez faktyczne uniemożliwienie odliczenia podatku VAT od paliwa nabywanego do samochodów osobowych.</p> <p>W związku powyższym niezrozumiałe jest całkowite wyłączenie, Az do 30 czerwca 2015 r. prawa podatników do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia paliw silnikowych, oleju napędowego i gazu do samochodów:</p>	
--	--	---	--

		<p>1.osobowych (art. 9 ust. 1 pkt 1), 2. pojazdów samochodowych innych niż osobowe (a więc ciężarowych), o określonej ilości miejsc siedzących i określonej dopuszczalnej ładowności (art. 9 ust. 1 pkt 2).</p> <p>Odnosząc się do paliw nabywanych do samochodów ciężarowych, których dotyczy projektowany art. 9 ust. 1 pkt 2, wskazać należy, że z dostępnych publicznie informacji, w tym przede wszystkim przedmiotowej decyzji Rady, nie wynika by polski ustawodawca został upoważniony do całkowitego wyeliminowania prawa do odliczenia podatku VAT przy nabyciu paliw do takich samochodów. Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 86a i art. 88a ustawy o podatku od towarów i usług (dalej: ustawa o VAT), w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2014 r., <u>z tytułu nabycia paliw do samochodów innych niż osobowe</u> (tj. do samochodów ciężarowych), w których liczba miejsc (siedzeń) łącznie z miejscem dla kierowcy wynosi:</p> <p>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</p>	
--	--	--	--

		<p>kg,</p> <p>podatnikom przysługuje pełne prawo do odliczenia podatku VAT. Na mocy art. 86a ust. 2 pkt 6 ustawy o VAT powyższe samochody zostały bowiem wyłączone z zakresu pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 1 pkt 2 tej ustawy. Projektowany art. 9 skutkowałby natomiast całkowitą eliminacją tego uprawnienia, a nie jak wynika z decyzji Rady, ograniczeniem tego uprawnienia do 50% kwoty podatku VAT. Dążąc do zgodnego z prawem wyeliminowania tego uprawnienia polski ustawodawca musiałby zostać do takiego działania wprost upoważniony. Takie upoważnienie w żaden sposób nie wynika z decyzji Rady. Wprowadzenie całkowitego wyłączenia prawa do odliczenia podatku VAT przy nabyciu paliw do wskazanych powyżej samochodów ciężarowych stanowić będzie jednoznaczne i rażące naruszenie art. 176 Dyrektywy 2006/112 (analogicznie jak w przypadku sprawy rozstrzygniętej wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-414/08 (Magoora)), jak i samej decyzji wykonawczej Rady.</p> <p>Nie ma możliwości, aby polski ustawodawca selektywnie zastosował przewidziany w derogacji środek służący uproszczeniu poboru podatku VAT.</p>	
--	--	--	--

		<p>Występując z wnioskiem derogacyjnym na podstawie art. 395 Dyrektywy 2006/112/WE Polska przedstawiła Komisji Europejskiej spójne rozwiązanie służące uproszczeniu rozliczeń podatku VAT w związku z używaniem pojazdów samochodowych. Z informacji dostępnych na stronie Ministerstwa Finansów w trakcie 2013 r. wynikało, iż rozwiązanie zaproponowane przez Polskę Komisji Europejskiej oparte jest na ograniczonym do 50% odliczeniu podatku VAT z tytułu nabycia, najmu, leasingu samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, jak i z tytułu poniesienia wszelkich innych wydatków związanych z takimi samochodami (w tym wydatków związanych z nabyciem paliw do takich samochodów). Decyzja Rady jest zgodna z wnioskiem Polski i winna podlegać wdrożeniu, przy czym z uwagi na fakt, iż w decyzji tej Rada wyraża zgodę na wprowadzenie spójnego uregulowania zasad rozliczania podatku VAT z tytułu używania pojazdów, nie jest możliwe selektywne zastosowanie przez polskiego ustawodawcę wyłącznie wybranych elementów decyzji.</p> <p>Decyzja Rady:</p> <ol style="list-style-type: none">1. zezwala Polsce na odstępianie od artykułu 168 Dyrektywy 2006/112 i ograniczenie do 50% prawa do odliczenia	
--	--	---	--

		<p>podatku VAT od zakupu, wewnątrzwspólnotowego nabycia, przywozu, wynajmu lub leasingu pojazdów silnikowych, <u>a także podatku VAT naliczonego od wydatków związanych z tymi pojazdami.</u></p> <p>2. z drugiej natomiast, w drodze odstępstwa od art. 26(1)(a) Dyrektywy 2006/112, upoważnia polskiego ustawodawcę by wykorzystanie samochodów, o których mowa powyżej do celów innych niż działalność gospodarcza nie było traktowane jako odpłatne świadczenie usług, podlegające opodatkowaniu podatkiem VAT.</p> <p>Z samej konstrukcji decyzji Rady wynika, że stanowi ona spójny środek, w którym wszystkie elementy muszą być zastosowane łącznie - nie jest w związku z tym możliwe by polski ustawodawca wdrożył decyzję Rady wyłącznie w takiej części, która przyniesie korzyści Skarbowi Państwa. Na taką konkluzję wskazuje również analiza art. 395 Dyrektywy 2006/112, na podstawie którego decyzja Rady została wydana. Jak bowiem wskazuje przedmiotowy przepis: <i>„Stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, Rada może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia szczególnych środków stanowiących odstępstwo od przepisów niniejszej</i></p>	
--	--	--	--

		<p>dyrektywy <u>w celu upraszczania poboru VAT lub zapobiegania niektórym formom uchylania się od opodatkowania lub unikania opodatkowania. Środki zmierzające do uproszczenia procedury poboru VAT nie mogą wpływać, chyba że w nieznacznym stopniu, na ogólną kwotę wpływów z podatków państwa członkowskiego pobieranych na etapie ostatecznej konsumpcji.</u>” Przepis ten wskazuje wyraźnie i jednoznacznie, że środki wdrażane przez państwa członkowskie na podstawie zgód wydawanych w oparciu o art. 395 Dyrektywy 2006/112 nie mogą wpływać (chyba że w nieznacznym stopniu) na ogólną kwotę wpływów budżetowych.</p> <p>Tymczasem, wdrażając decyzję Rady projektuje się z jednej strony skorzystanie z możliwości ograniczenia uprawnień podatników do odliczenia podatku VAT z tytułu nabycia, najmu i leasingu pojazdów, a także z tytułu wszelkich innych wydatków związanych z tymi pojazdami (od których obecnie podatnicy są uprawnieni e pełni odliczyć VAT), a z drugiej odracza się w czasie aż do lipca 2015 r. umożliwienie podatnikom odliczenia części podatku VAT z tytułu nabycia paliw. W efekcie poprzez takie działanie odchodzi się od celu decyzji Rady i samego art. 395 Dyrektywy</p>	
--	--	---	--

		<p>2006/112, gdyż planowane przepisy służyć będą jednoznacznie podwyższeniu wpływów budżetowych, nie zaś utrzymaniu ich na zbliżonym poziomie. W ten sposób projektowany art. 9 narusza nie tylko art. 176 i art. 395 Dyrektywy 2006/112, ale także i samą decyzję Rady. Zgodnie z uzasadnieniem dla wprowadzenia projektowanego przepisu przyczyną jego wprowadzenia są skutki budżetowe wynikające z umożliwienia odliczenia 50% podatku VAT przy nabyciu paliw. Odnosząc się do tej przyczyny, tj. negatywnych skutków budżetowych realizacji decyzji derogacyjnej (wnioskowanej przeciw przez polskie Ministerstwo Finansów na podstawie art. 395 Dyrektywy 2006/112), wskazać należy, że ani art. 395 Dyrektywy 2006/112, ani sama decyzja wykonawcza Rady wydana na podstawie wniosku Polski, nie przewidują możliwości wdrożenia derogacji z uwagi na negatywne skutki budżetowe. Przepis art. 395 Dyrektywy 2006/112 oraz decyzja wykonawcza Rady wskazują, jako podstawę zastosowania derogacji wyłącznie</p> <ol style="list-style-type: none">1. uproszczenie procedury naliczania i poboru podatku, bądź2. zapobieganie niektórym formom uchylania się od płacenia	
--	--	---	--

		<p>podatków lub unikania opodatkowania. Tym samym, cel zwiększenia wpływów budżetowych, któremu de facto służy projektowany art. 9, nie znajduje uzasadnienia ani w decyzji wykonawczej Rady, ani w art. 395 Dyrektywy 2006/112.</p> <p>Wprowadzenie przez ustawodawcę projektowanego art. 9 naraża Polskę na postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości UE, a także konieczność późniejszego zwrotu podatku naliczonego VAT na rzecz podatników wraz z oprocentowaniem. Dlatego też postulujemy za wykreśleniem z projektu ustawy jej art. 9.</p>	
Art. 10	Związek Banków Polskich	<p>Projektowany art. 10 przewiduje ochronę tzw. praw nabytych przez tych podatników, którzy wykorzystują samochody na podstawie umów najmu, dzierżawy, leasingu oraz umów o podobnym charakterze. Należy wskazać na następujące wątpliwości i problemy kreowane przez projektowany przepis:</p> <p>(i) Projektowany art. 10 ust. 1 przewiduje, że w przypadku pojazdów samochodowych wykorzystywanych przez podatników na podstawie powyższych umów, zawartych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Odesłanie do art. 86 wskazuje, że mają w przedmiotowym przypadku ogólne zasady odliczania podatku. W kwestii praw nabytych trudno jest w opisanej sytuacji mówić o prawach nabytych, jeśli podatnik nawet nie dysponuje pojazdem samochodowym czyli nie rozpoczął użytkowania tego pojazdu.</p>

		<p>przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej ustawę o VAT, kwotę podatku naliczonego stanowi dla podatnika kwota, jaka wynikałaby z przepisów art. 86 ustawy o VAT w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie zmian. Odnosząc się do art. 10 ust. 1 projektu ustawy należy wskazać, iż obecny art. 86 ustawy o VAT nie zawiera żadnych regulacji w zakresie odliczenia podatku VAT od pojazdów samochodowych. Przepisem, który reguluje te zagadnienia jest art. 86a ustawy o VAT i to do niego powinien odwoływać się projektowany art. 10 ust. 1. Wnosimy w związku z tym o zmianę projektowanego art. 10 ust. 1 tak by odwoływał się on do art. 86a ustawy o VAT.</p>	
		<p>(ii) Projektowany art. 10 ust. 2 pkt 2 lit. a) przewiduje, że</p>	

		<p>warunkiem zachowania praw nabytych będzie wydanie pojazdu przed dniem wejścia ustawy zmieniającej ustawę o VAT. Wskazać należy, że ze względu na bardzo krótkie vacatio legis projektowanych zmian przyjęcie takiego rozwiązania narusza konstytucyjne zasady pewności prawa oraz działania podatników w zaufaniu do stanowionego prawa. W szczególności wskazać należy, że w każdym przypadku, w którym dotychczas zmieniały się przepisy w zakresie prawa do odliczenia podatku VAT od pojazdów samochodowych (a więc na przełomie kwietnia i maja 2004 r., maja i czerwca 2005 r., na przełomie grudnia 2010 r. i stycznia 2011 r.), przepisy przejściowe zakładały ochronę praw nabytych tych najemców i leasingobiorców, którzy zawarli stosowne umowy przed dniem wejścia w</p>	
--	--	--	--

		<p>zycie zmian do ustawy o VAT. Podatnicy mieli prawo oczekiwać, że i w przypadku wdrożenia aktualnej decyzji wykonawczej Rady takie właśnie rozwiązanie zostanie przyjęte, tj. rozwiązanie oparte o fakt zawarcia umowy na konkretny, sprecyzowany pojazd samochodowy. Przyjęcie odmiennego rozwiązania narusza zasadę pewności prawa oraz bezpośrednio z nią związaną zasadę działania w sposób budzący zaufanie podatników.</p> <p>Ponadto, sama konstrukcja ochrony praw nabytych, ograniczona wyłącznie do pojazdów samochodowych, które zostały faktycznie wydane na rzecz podatnika, stanowi naruszenie konstytucyjnej zasady pewności prawa i konieczności ochrony określonych praw nabytych przez podatnika. Już bowiem zawierając umowę najmu, dzierżawy bądź</p>	
--	--	---	--

		<p>leasingu, a także umowę o podobnym charakterze, podatnik przyjmuje na siebie określone zobowiązania, ale też nabiera praw wynikających z takiej umowy. Ma tym samym prawo oczekiwać określonych skutków zawarcia takiej umowy w przyszłości, w tym również skutków prawno-podatkowych. Ograniczenie ochrony praw nabytych wyłącznie do tych umów, na podstawie których pojazdy samochodowe zostały już wydane, stanowi tym samym niepełną, a tym samym wadliwą, naruszającą konstytucyjne zasady pewności prawa, realizację ochrony praw nabytych.</p> <p>Wreszcie, analizując łącznie projektowany art. 10 ust. 2 pkt 2 lit. a) oraz art. 12, zgodnie z którym zmiany do ustawy miałyby wejść w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia ustawy, wskazać należy, że na podstawie przedmiotowych przepisów podatnik w żaden sposób nie jest w stanie ustalić</p>	
--	--	--	--

		<p>daty, do której pojazd samochodowy miałby zostać wydany, tak by był on objęty ochroną praw nabytych. Tym samym, przepis, który rzekomo ma służyć ochronie praw nabytych podatników, nie pozwala im de facto na podjęcie racjonalnych decyzji co do zawarcia umów najmu, dzierżawy bądź leasingu. Przepis ten stanowi więc pułapkę zastawioną na podatników, którzy nie mogą być pewni jakie zasady w zakresie odliczania podatku VAT będą ich obowiązywały.</p> <p>W związku z powyższym wnioskujemy o przyjęcie w tym zakresie rozwiązania zbieżnego z rozwiązaniami, których podatnicy mieli prawo oczekiwać w oparciu o dotychczasowe zmiany przepisów w zakresie prawa do odliczania podatku VAT od pojazdów samochodowych, tj. rozwiązania, w ramach którego warunkiem zachowania praw nabytych jest zawarcie stosownej umowy przed dniem</p>	
--	--	---	--

		<p>wejścia w życie projektowanych zmian.</p> <p>(iii) Projektowany art. 10 ust. 2 pkt 2 lit. b) przewiduje, że dodatkowym warunkiem zachowania praw nabytych przez podatników uprawnionych do odliczenia pełnej kwoty podatku naliczonego VAT z tytułu używania pojazdów samochodowych, będzie zarejestrowanie umowy we właściwym urzędzie skarbowym do dnia 30 marca 2014 r. Odnosząc się do tego wymogu należy wskazać, że winien on być ściśle skorelowany z dniem wejścia w życie zmian do ustawy o VAT. Mimo dążeń do tego, by zmiany weszły w życie już od 1 marca 2014 r., nie jest to zdarzenie pewne z uwagi na brak pełnej możliwości przewidzenia toku prac legislacyjnych. Dlatego też,</p>	
--	--	---	--

		<p>wnioskujemy by za datę końcową rejestracji umów przyjęta został 30 dzień od dnia wejścia w życie zmian do ustawy o VAT. Ponadto, z obecnego brzmienia projektowanego przepisu wynika, iż obowiązkiem rejestracji objęte zostałyby nie tylko umowy najmu, dzierżawy czy leasingu dotyczące pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT, ale także umowy dotyczące wszystkich innych pojazdów wymienionych w art. 86a ust. 2 ustawy o VAT (np. pojazdów samochodowych, które mają otwartą część przeznaczoną do przewozu ładunków oraz pojazdów samochodowych, które posiadają kabinę kierowcy i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu). Biorąc pod uwagę, iż pojazdy</p>	
--	--	---	--

		<p>te już na gruncie przepisów obowiązujących do 31 grudnia 2013 r. uprawniały podatników do odliczenia pełnej kwoty podatku VAT, bez konieczności rejestracji umów, na podstawie których były one wykorzystywane, zaś od 1 stycznia 2014 r. jedyną nową kategorią pojazdów, wobec których podatnik uprawniony jest do odliczenia pełnej kwoty podatku VAT, są pojazdy, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT, wnioskujemy by obowiązek rejestracji umów najmu, dzierżawy, leasingu i umów o podobnym charakterze we właściwym urzędzie skarbowym dotyczył wyłącznie umów, których przedmiotem są pojazdy, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT. Dodatkowym argumentem za przyjęciem takiego rozwiązania jest fakt, iż w</p>	
--	--	---	--

		<p>przypadku pozostałych pojazdów samochodowych wymienionych w art. 86a ust. 2 pkt 1) – 5) ustawy o VAT, uprawnienie podatników do odliczenia podatku naliczonego VAT zostało uzależnione od przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez stację kontroli pojazdów oraz stosowną adnotacją w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Wymóg dodatkowej rejestracji umów najmu, dzierżawy bądź leasingu, na podstawie których pojazdy takie są wykorzystywane jest więc całkowicie zbędny z perspektywy możliwości weryfikacji uprawnień podatnika do zachowania prawa do odliczenia podatku VAT – weryfikacja ta może być bowiem przeprowadzona w oparciu o (i) zaświadczenie</p>	
--	--	--	--

		<p>wydane przez stację kontroli pojazdów oraz (ii) adnotację zawartą w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Konsekwentnie wnioskujemy o ograniczenie obowiązku rejestracji umów najmu, dzierżawy czy leasingu we właściwym urzędzie skarbowym do pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT.</p>	
Art. 10	Związek Polskiego Leasingu	<p>Projektowany art. 10 przewiduje ochronę tzw. praw nabytych przez tych podatników, którzy wykorzystują samochody na podstawie umów najmu, dzierżawy, leasingu oraz umów o podobnym charakterze. Należy wskazać na następujące wątpliwości i problemy kreowane przez projektowany przepis:</p> <p>(i) Projektowany art. 10 ust. 1 przewiduje, że w przypadku pojazdów samochodowych wykorzystywanych przez podatników na podstawie powyższych umów, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej ustawę o VAT, kwotę podatku naliczonego stanowi dla</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Odesłanie do art. 86 wskazuje, że mają w przedmiotowym przypadku ogólne zasady odliczania podatku. W kwestii praw nabytych trudno jest w opisanej sytuacji mówić o prawach nabytych, jeśli podatnik nawet nie dysponuje pojazdem samochodowym czyli nie rozpoczął użytkowania tego pojazdu.</p>

		<p>podatnika kwota, jaka wynikałaby z przepisów art. 86 ustawy o VAT w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie zmian. Odnosząc się do art. 10 ust. 1 projektu ustawy należy wskazać, iż obecny art. 86 ustawy o VAT nie zawiera żadnych regulacji w zakresie odliczenia podatku VAT od pojazdów samochodowych. Przepisem, który reguluje te zagadnienia jest art. 86a ustawy o VAT i to do niego powinien odwoływać się projektowany art. 10 ust. 1. Wnosimy w związku z tym o zmianę projektowanego art. 10 ust. 1 tak by odwoływał się on do art. 86a ustawy o VAT.</p> <p>(ii) Projektowany art. 10 ust. 2 pkt 2 lit. a) przewiduje, że warunkiem zachowania praw nabytych będzie wydanie pojazdu przed dniem wejścia ustawy zmieniającej ustawę o VAT. Wskazać należy, że ze względu na bardzo krótkie vacatio legis projektowanych zmian przyjęcie takiego rozwiązania narusza konstytucyjne zasady pewności prawa oraz działania podatników w zaufaniu do stanowionego prawa. W szczególności wskazać należy, że w każdym przypadku, w którym dotychczas zmieniały się przepisy w zakresie prawa do odliczenia podatku VAT od pojazdów samochodowych (a więc na przełomie</p>	
--	--	---	--

		<p>kwietnia i maja 2004 r., maja i czerwca 2005 r., na przełomie grudnia 2010 r. i stycznia 2011 r.), przepisy przejściowe zakładały ochronę praw nabytych tych najemców i leasingobiorców, którzy zawarli stosowne umowy przed dniem wejścia w życie zmian do ustawy o VAT. Podatnicy mieli prawo oczekiwać, że i w przypadku wdrożenia aktualnej decyzji wykonawczej Rady takie właśnie rozwiązanie zostanie przyjęte, tj. rozwiązanie oparte o fakt zawarcia umowy na konkretny, sprecyzowany pojazd samochodowy. Przyjęcie odmiennego rozwiązania narusza zasadę pewności prawa oraz bezpośrednio z nią związaną zasadę działania w sposób budzący zaufanie podatników.</p> <p>Ponadto, sama konstrukcja ochrony praw nabytych, ograniczona wyłącznie do pojazdów samochodowych, które zostały faktycznie wydane na rzecz podatnika, stanowi naruszenie konstytucyjnej zasady pewności prawa i konieczności ochrony określonych praw nabytych przez podatnika. Już bowiem zawierając umowę najmu, dzierżawy bądź leasingu, a także umowę o podobnym charakterze, podatnik przyjmuje na siebie określone zobowiązania, ale też nabiera praw wynikających z takiej umowy. Ma tym samym prawo oczekiwać określonych</p>	
--	--	--	--

		<p>skutków zawarcia takiej umowy w przyszłości, w tym również skutków prawno-podatkowych. Ograniczenie ochrony praw nabytych wyłącznie do tych umów, na podstawie których pojazdy samochodowe zostały już wydane, stanowi tym samym niepełną, a tym samym wadliwą, naruszającą konstytucyjne zasady pewności prawa, realizację ochrony praw nabytych.</p> <p>Wreszcie, analizując łącznie projektowany art. 10 ust. 2 pkt 2 lit. a) oraz art. 12, zgodnie z którym zmiany do ustawy miałyby wejść w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia ustawy, wskazać należy, że na podstawie przedmiotowych przepisów podatnik w żaden sposób nie jest w stanie ustalić daty, do której pojazd samochodowy miałby zostać wydany, tak by był on objęty ochroną praw nabytych. Tym samym, przepis, który rzekomo ma służyć ochronie praw nabytych podatników, nie pozwala im de facto na podjęcie racjonalnych decyzji co do zawarcia umów najmu, dzierżawy bądź leasingu. Przepis ten stanowi więc pułapkę zastawioną na podatników, którzy nie mogą być pewni jakie zasady w zakresie odliczania podatku VAT będą ich obowiązywały.</p> <p>W związku z powyższym wnioskujemy o przyjęcie w tym zakresie rozwiązania</p>	
--	--	--	--

		<p>zbieżnego z rozwiązaniami, których podatnicy mieli prawo oczekiwać w oparciu o dotychczasowe zmiany przepisów w zakresie prawa do odliczania podatku VAT od pojazdów samochodowych, tj. rozwiązania, w ramach którego warunkiem zachowania praw nabytych jest zawarcie stosownej umowy przed dniem wejścia w życie projektowanych zmian.</p> <p>(iii) Projektowany art. 10 ust. 2 pkt 2 lit. b) przewiduje, że dodatkowym warunkiem zachowania praw nabytych przez podatników uprawnionych do odliczenia pełnej kwoty podatku naliczonego VAT z tytułu używania pojazdów samochodowych, będzie zarejestrowanie umowy we właściwym urzędzie skarbowym do dnia 30 marca 2014 r. Odnosząc się do tego wymogu należy wskazać, że winien on być ściśle skorelowany z dniem wejścia w życie zmian do ustawy o VAT. Mimo dążeń do tego, by zmiany weszły w życie już od 1 marca 2014 r., nie jest to zdarzenie pewne z uwagi na brak pełnej możliwości przewidzenia toku prac legislacyjnych. Dlatego też, wnioskujemy by za datę końcową rejestracji umów przyjęta został 30 dzień od dnia wejścia w życie zmian do ustawy o VAT. Ponadto, z obecnego brzmienia projektowanego przepisu</p>	
--	--	--	--

		<p>wynika, iż obowiązkiem rejestracji objęte zostałyby nie tylko umowy najmu, dzierżawy czy leasingu dotyczące pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT, ale także umowy dotyczące wszystkich innych pojazdów wymienionych w art. 86a ust. 2 ustawy o VAT (np. pojazdów samochodowych, które mają otwartą część przeznaczoną do przewozu ładunków oraz pojazdów samochodowych, które posiadają kabinę kierowcy i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu). Biorąc pod uwagę, iż pojazdy te już na gruncie przepisów obowiązujących do 31 grudnia 2013 r. uprawniały podatników do odliczenia pełnej kwoty podatku VAT, bez konieczności rejestracji umów, na podstawie których były one wykorzystywane, zaś od 1 stycznia 2014 r. jedyną nową kategorią pojazdów, wobec których podatnik uprawniony jest do odliczenia pełnej kwoty podatku VAT, są pojazdy, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT, wnioskujemy by obowiązek rejestracji umów najmu, dzierżawy, leasingu i umów o podobnym charakterze we właściwym urzędzie skarbowym dotyczył wyłącznie umów, których przedmiotem są pojazdy, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6)</p>	
--	--	--	--

		<p>ustawy o VAT. Dodatkowym argumentem za przyjęciem takiego rozwiązania jest fakt, iż w przypadku pozostałych pojazdów samochodowych wymienionych w art. 86a ust. 2 pkt 1) – 5) ustawy o VAT, uprawnienie podatników do odliczenia podatku naliczonego VAT zostało uzależnione od przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez stację kontroli pojazdów oraz stosowną adnotacją w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Wymóg dodatkowej rejestracji umów najmu, dzierżawy bądź leasingu, na podstawie których pojazdy takie są wykorzystywane jest więc całkowicie zbędny z perspektywy możliwości weryfikacji uprawnień podatnika do zachowania prawa do odliczenia podatku VAT – weryfikacja ta może być bowiem przeprowadzona w oparciu o (i) zaświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów oraz (ii) adnotację zawartą w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Konsekwentnie wnioskujemy o ograniczenie obowiązku rejestracji umów najmu, dzierżawy czy leasingu we właściwym urzędzie skarbowym do pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT.</p>	
--	--	--	--

Art. 10	Lewiatan	<p>Projektowany art. 10 przewiduje ochronę tzw. praw nabytych przez podatników, którzy wykorzystują samochody na podstawie umów najmu, dzierżawy, leasingu oraz umów o podobnym charakterze. Należy wskazać na następujące wątpliwości i problemy kreowane przez projektowany przepis:</p> <p>1. ust. 1 wskazuje, że w przypadku pojazdów samochodowych wykorzystywanych przez podatników na podstawie powyższych umów, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej, kwotę podatku naliczonego stanowi dla podatnika kwota, jaka wynikałaby z przepisów art. 86 ustawy o VAT w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie zmian. Odnosząc się do art. 10 ust. 1 projektu ustawy należy wskazać, iż obecny art. 86 ustawy o VAT nie zawiera żadnych regulacji w zakresie odliczenia podatku VAT od pojazdów samochodowych. Przepisem, który reguluje te zagadnienia jest art. 86a ustawy o VAT i to do niego powinien odwoływać się projektowany art. 10 ust. 1; wnosimy w związku z tym o zmianę projektowanego art. 10 ust. 1, tak by odwoływał się on do art. 86a ustawy o VAT.</p> <p>2 ust. 2 pkt 2 lit. a) przewiduje, że warunkiem zachowania praw nabytych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Odesłanie do art. 86 wskazuje, że mają w przedmiotowym przypadku ogólne zasady odliczenia podatku. W kwestii praw nabytych trudno jest w opisanej sytuacji mówić o prawach nabytych, jeśli podatnik nawet nie dysponuje pojazdem samochodowym czyli nie rozpoczął użytkowania tego pojazdu.</p>
---------	----------	--	---

		<p>będzie wydanie pojazdu przed dniem wejścia ustawy zmieniającej. Wskazać należy, że ze względu na bardzo krótkie vacatio legis projektowanych zmian przyjęcie takiego rozwiązania narusza konstytucyjne zasady pewności prawa oraz działania podatników w zaufaniu do stanowionego prawa. W szczególności wskazać należy, że w każdym przypadku, w którym dotychczas zmieniały się przepisy w zakresie prawa do odliczenia podatku VAT od pojazdów samochodowych (a więc na przełomie kwietnia i maja 2004 r., maja i czerwca 2005 r., na przełomie grudnia 2010 r. i stycznia 2011 r.), przepisy przejściowe zakładały ochronę praw nabytych tych najemców i leasingobiorców, którzy zawarli stosowne umowy przed dniem wejścia w życie zmian. Podatnicy mają prawo oczekiwać, że i w przypadku wdrożenia aktualnej decyzji wykonawczej Rady takie właśnie rozwiązanie zostanie przyjęte, tj. rozwiązanie oparte o fakt zawarcia umowy na konkretny, sprecyzowany pojazd samochodowy. Przyjęcie odmiennego rozwiązania narusza zasadę pewności prawa oraz bezpośrednio z nią związaną zasadę działania w sposób budzący zaufanie podatników.</p> <p>Ponadto, sama konstrukcja ochrony praw</p>	
--	--	---	--

		<p>nabytych, ograniczona wyłącznie do pojazdów samochodowych, które zostały faktycznie wydane na rzecz podatnika, stanowi naruszenie konstytucyjnej zasady pewności prawa i konieczności ochrony określonych praw nabytych przez podatnika. Już bowiem zawierając umowę najmu, dzierżawy bądź leasingu, a także umowę o podobnym charakterze, podatnik przyjmuje na siebie określone zobowiązania, ale też nabiera praw wynikających z takiej umowy. Ma tym samym prawo oczekiwać określonych skutków zawarcia takiej umowy w przyszłości, w tym również skutków prawno-podatkowych. Ograniczenie ochrony praw nabytych wyłącznie do tych umów, na podstawie których pojazdy samochodowe zostały już wydane, stanowi tym samym niepełną, a tym samym wadliwą, naruszającą konstytucyjne zasady pewności prawa, realizację ochrony praw nabytych.</p> <p>Wreszcie, analizując łącznie projektowany art. 10 ust. 2 pkt 2 lit. a) oraz art. 12, zgodnie z którym zmiany do ustawy miałyby wejść w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia ustawy, wskazać należy, że na podstawie przedmiotowych przepisów podatnik w żaden sposób nie jest w stanie ustalić daty, do której pojazd samochodowy miałby zostać wydany, tak</p>	
--	--	--	--

		<p>by był on objęty ochroną praw nabytych. Tym samym, przepis, który rzekomo ma służyć ochronie praw nabytych podatników, nie pozwala im de facto na podjęcie racjonalnych decyzji co do zawarcia umów najmu, dzierżawy bądź leasingu. Przepis ten stanowi więc pułapkę zastawioną na podatników, którzy nie mogą być pewni jakie zasady w zakresie odliczania podatku VAT będą ich obowiązywały.</p> <p>W związku z powyższym wnioskujemy o przyjęcie w tym zakresie rozwiązania zbieżnego z rozwiązaniami, których podatnicy mieli prawo oczekiwać w oparciu o dotychczasowe zmiany przepisów w zakresie prawa do odliczania podatku VAT od pojazdów samochodowych, tj. rozwiązania, w ramach którego warunkiem zachowania praw nabytych jest zawarcie stosownej umowy przed dniem wejścia w życie projektowanych zmian.</p> <p>Projektowany art. 10 ust. 2 pkt 2 lit. b) przewiduje, że dodatkowym warunkiem zachowania praw nabytych przez podatników uprawnionych do odliczenia pełnej kwoty podatku naliczonego VAT z tytułu używania pojazdów samochodowych, będzie zarejestrowanie umowy we właściwym urzędzie skarbowym do dnia 30 marca 2014 r.</p>	
--	--	---	--

		<p>Odnosząc się do tego wymogu należy wskazać, że winien on być ściśle skorelowany z dniem wejścia w życie zmian do ustawy o VAT. Mimo dążeń do tego, by zmiany weszły w życie już od 1 marca 2014 r., nie jest to zdarzenie pewne z uwagi na brak pełnej możliwości przewidzenia toku prac legislacyjnych. Dlatego też, wnioskujemy by za datę końcową rejestracji umów przyjęta została 30 dzień od dnia wejścia w życie zmian do ustawy o VAT. Ponadto, z obecnego brzmienia projektowanego przepisu wynika, iż obowiązkiem rejestracji objęte zostałyby nie tylko umowy najmu, dzierżawy czy leasingu dotyczące pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT, ale także umowy dotyczące wszystkich innych pojazdów wymienionych w art. 86a ust. 2 ustawy o VAT (np. pojazdów samochodowych, które mają otwartą część przeznaczoną do przewozu ładunków oraz pojazdów samochodowych, które posiadają kabinę kierowcy i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu). Biorąc pod uwagę, iż pojazdy te już na gruncie przepisów obowiązujących do 31 grudnia 2013 r. uprawniały podatników do odliczenia pełnej kwoty podatku VAT, bez konieczności rejestracji umów, na</p>	
--	--	---	--

		<p>podstawie których były one wykorzystywane, zaś od 1 stycznia 2014 r. jedyną nową kategorią pojazdów, wobec których podatnik uprawniony jest do odliczenia pełnej kwoty podatku VAT, są pojazdy, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT, wnioskujemy by obowiązek rejestracji umów najmu, dzierżawy, leasingu i umów o podobnym charakterze we właściwym urzędzie skarbowym dotyczył wyłącznie umów, których przedmiotem są pojazdy, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT. Dodatkowym argumentem za przyjęciem takiego rozwiązania jest fakt, iż w przypadku pozostałych pojazdów samochodowych wymienionych w art. 86a ust. 2 pkt 1 – 5 ustawy o VAT, uprawnienie podatników do odliczenia podatku naliczonego VAT zostało uzależnione od przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez stację kontroli pojazdów oraz stosowną adnotacją w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Wymóg dodatkowej rejestracji umów najmu, dzierżawy bądź leasingu, na podstawie których pojazdy takie są wykorzystywane jest więc całkowicie zbędny z perspektywy możliwości weryfikacji uprawnień podatnika do zachowania</p>	
--	--	--	--

		<p>prawa do odliczenia podatku VAT – weryfikacja ta może być bowiem przeprowadzona w oparciu o</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zaświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów oraz 2. adnotację zawartą w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. <p>Konsekwentnie wnioskujemy o ograniczenie obowiązku rejestracji umów najmu, dzierżawy czy leasingu we właściwym urzędzie skarbowym do pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 6) ustawy o VAT.</p>	
Art. 10	POHiD	Samochody inne niż osobowe (posiadające homologację N1) powinny uprawniać do pełnego odliczenia podatku VAT od leasingu (najmu), paliwa i serwisu, nawet w przypadku ich nabycia po dniu wejścia w życie zmian;	Uwaga nieuwzględniona. Należy wskazać, że wskazane pojazdy uprawniają do pełnego odliczenia podatku, jeżeli będą wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej.
Art. 10	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Podobnie w art. 10 projektu ustawy powinno znajdować się odwołanie do art. 86a, a nie art. 86. Przepisy art. 86 ustawy o podatku od towarów i usług od 1 stycznia 2011 r. nie zawierają zapisów dotyczących samochodów i bezpośrednie odniesienie do nich nie będzie skuteczne. Ponadto prosimy o rozważenie zmiany terminu zawartego w ust. 2 pkt 2 lit. b, na termin „30 dni od dnia wejścia ustawy w życie”.	Uwaga częściowo uwzględniona. W kwestii odwołania się do art. 86a to odesłanie to wskazuje, że mają w przedmiotowym przypadku ogólne zasady odliczania podatku. Przepisy w zakresie terminu zostały doprecyzowane.

		W sytuacji, gdyby doszło do wydłużenia trwania procesu legislacyjnego, termin 30 marca 2014 r. może okazać się zbyt krótki.	
Art. 10	Krajowa Izba Doradców Podatkowych	Przepis art. 10 projektu dotyczy praw nabytych tj. prawa do odliczenia podatku naliczonego, jeżeli na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem wejścia w życie nowych przepisów podatnikowi przysługiwało pełne prawo do odliczenia lub prawo do odliczenia w wyższej wysokości niż na podstawie proponowanych przepisów. Przepis ten odwołuje się jedynie do przepisów art. 86 ustawy o VAT w brzmieniu obowiązującym przed wejściem w życie projektu, a pomija obowiązujący od 1 stycznia 2014 r. art. 86a ustawy o VAT. Proponuję przyjęcie jednolitych zasad: albo przyznanie wszystkim podatnikom prawa do kontynuowania odliczenia, albo przyjęcie, że ograniczenia odliczenia dotyczą wszystkich podatników niezależnie od momentu podpisania umowy	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy w tym zakresie zostały doprecyzowane
Art. 10	Związek Dealerów Samochodowych	Zasadne jest rozważenie zmiany terminu vacatio legis na termin 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy. W ocenie Związku Dealerów Samochodów w sytuacji gdyby doszło do wydłużenia	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy w tym zakresie powinny wejść jak najszybciej, aby nie doszło do zawirowań na rynku samochodowym.

		trwania procesu legislacyjnego, termin do dnia 30 marca 2014 roku może okazać się zbyt krótki.	
Art. 12	Związek Polskiego Leasingu	Projektowany art. 12 przewiduje wejście w życie zmian do ustawy o VAT po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy zmieniającej. Przyjęcie takiej konstrukcji powoduje, że zmiany do ustawy o VAT ingerujące w bardzo istotny sposób w zasady odliczania podatku VAT przez podatników, mogą wejść w życie w trakcie okresu rozliczeniowego, tj. w trakcie miesiąca lub kwartału kalendarzowego. Samo w sobie stanowi to naruszenie konstytucyjnej zasady pewności prawa – co do zasady bowiem, w trakcie danego okresu rozliczeniowego podatnik winien mieć zapewnione jednolite prawa, w tym prawa do odliczenia podatku VAT. Rozwiązanie, w ramach którego w trakcie okresu rozliczeniowego (miesiąca lub kwartału) zmianie ulegają uprawnienia podatników w zakresie kluczowego elementu podatku VAT, jakim jest prawo do jego odliczenia, skutkować będzie szeregiem wątpliwości, które nie powinny zaistnieć w demokratycznym państwie prawa w rozumieniu art. 2 Konstytucji RP. Podatnik rozlicza się bowiem z tytułu podatku VAT za dany okres	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy ustawy o podatku od towarów i usług umożliwiają wprowadzanie zmian w trakcie okresu rozliczeniowego.

		<p>rozliczeniowy (tj. miesiąc lub kwartał), zaś jego uprawnienie do odliczenia podatku VAT powstaje zgodnie z nowym art. 86 ust. 10 ustawy o VAT w rozliczeniu za okres, w którym w odniesieniu do nabytych lub importowanych przez podatnika towarów i usług powstał obowiązek podatkowy. Prawo do odliczenia powstaje więc w rozliczeniu za dany okres rozliczeniowy, w którym po stronie dostawcy powstał obowiązek podatkowy – uprawnienie to jest związane nie z konkretnym momentem w trakcie trwania danego okresu rozliczeniowego, lecz z rozliczeniem za cały, dany okres rozliczeniowy. Tym samym, wejście w życie nowych zasad odliczenia podatku VAT w trakcie takiego okresu rozliczeniowego utrudnia precyzyjne określenie praw podatnika co do doliczenia podatku VAT za taki okres rozliczeniowy.</p> <p>Nowe przepisy w zakresie odliczenia podatku VAT od samochodów osobowych i, co więcej, innych wydatków związanych z tymi pojazdami, są skomplikowane i, jak już wskazano, ingerują znacząco w sferę uprawnień podatników. Z tej perspektywy dodatkowe utrudnienie podatnikom przez ustawodawcę identyfikacji wydatków</p>	
--	--	---	--

		<p>uprawnających podatników do pełnego odliczenia podatku VAT od wydatków, które takiego prawa nie dają – a do tego sprowadza się wprowadzenie zmian do ustawy o VAT w trakcie trwania okresu rozliczeniowego – sprzeciwia się postulatowi pewności prawa, zaufania do prawa stanowionego przez państwo oraz zasadzie prawidłowej legislacji. Dlatego też, wnioskujemy by tak istotne zmiany zasad odliczania podatku VAT od samochodów, ale też innych wydatków eksploatacyjnych związanych z pojazdami, weszły w życie od konkretnej daty, stanowiącej jednocześnie początek nowego okresu rozliczeniowego, tj. od 1 kwietnia 2014 r. Przyjęcie każdego innego rozwiązania w tym zakresie skutkować będzie naruszeniem przez projektowaną ustawę konstytucyjnych zasad, o których mowa powyżej.</p>	
Art. 12	Lewiatan	<p>Zgodnie z art. 12 proponowane zmiany wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy zmieniającej. Przyjęcie takiej konstrukcji powoduje, że zmiany do ustawy o VAT ingerujące w bardzo istotny sposób w zasady odliczania podatku VAT przez podatników, mogą zacząć obowiązywać w trakcie okresu rozliczeniowego, tj. w trakcie miesiąca lub kwartału kalendarzowego. Samo w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przepisy ustawy o podatku od towarów i usług nie stoją na przeszkodzie wprowadzania zmian w trakcie okresu rozliczeniowego.</p>

		<p>sobie stanowi to naruszenie konstytucyjnej zasady pewności prawa, co do zasady bowiem, w trakcie danego okresu rozliczeniowego podatnik winien mieć zapewnione jednolite prawa, w tym prawa do odliczenia podatku VAT. Rozwiązanie, w ramach którego w trakcie okresu rozliczeniowego (miesiąca lub kwartału) zmianie ulegają uprawnienia podatników w zakresie kluczowego elementu podatku VAT, jakim jest prawo do jego odliczenia, skutkować będzie szeregiem wątpliwości, które nie powinny zaistnieć w demokratycznym państwie prawa w rozumieniu art. 2 Konstytucji RP. Podatnik rozlicza się bowiem z tytułu podatku VAT za dany okres rozliczeniowy (tj. miesiąc lub kwartał), zaś jego uprawnienie do odliczenia podatku VAT powstaje zgodnie z nowym art. 86 ust. 10 ustawy o VAT <u>w rozliczeniu za okres, w którym w odniesieniu do nabytych lub importowanych przez podatnika towarów i usług powstał obowiązek podatkowy.</u> Prawo do odliczenia powstaje więc w rozliczeniu za dany okres rozliczeniowy, w którym po stronie dostawcy powstał obowiązek podatkowy – uprawnienie to jest związane nie z konkretnym momentem w trakcie trwania danego okresu rozliczeniowego, lecz z</p>	
--	--	---	--

		<p>rozliczeniem za cały, dany okres rozliczeniowy. Tym samym, wejście w życie nowych zasad odliczenia podatku VAT w trakcie takiego okresu rozliczeniowego utrudnia precyzyjne określenie praw podatnika co do doliczenia podatku VAT za taki okres rozliczeniowy.</p> <p>Nowe przepisy w zakresie odliczenia podatku VAT od samochodów osobowych i, co więcej, innych wydatków związanych z tymi pojazdami, są skomplikowane i, jak już wskazano, ingerują znacząco w sferę uprawnień podatników. Z tej perspektywy dodatkowe utrudnienie podatnikom przez ustawodawcę identyfikacji wydatków uprawniających podatników do pełnego odliczenia podatku VAT od wydatków, które takiego prawa nie dają – a do tego sprowadza się wprowadzenie zmian do ustawy o VAT w trakcie trwania okresu rozliczeniowego – sprzeciwia się postulatowi pewności prawa, zaufania do prawa stanowionego przez państwo oraz zasadzie prawidłowej legislacji. Dlatego też, wnioskujemy by tak istotne zmiany zasad odliczania podatku VAT od samochodów, ale też innych wydatków eksploatacyjnych związanych z pojazdami, weszły w życie od konkretnej daty, stanowiącej jednocześnie początek</p>	
--	--	---	--

		<p>nowego okresu rozliczeniowego, tj. od 1 kwietnia 2014 r. Przyjęcie każdego innego rozwiązania w tym zakresie skutkować będzie naruszeniem przez projektowaną ustawę konstytucyjnych zasad, o których mowa powyżej.</p>	
Art. 12	Związek Banków Polskich	<p>Projektowany art. 12 przewiduje wejście w życie zmian do ustawy o VAT po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy zmieniającej. Przyjęcie takiej konstrukcji powoduje, że zmiany do ustawy o VAT ingerujące w bardzo istotny sposób w zasady odliczania podatku VAT przez podatników, mogą wejść w życie w trakcie okresu rozliczeniowego, tj. w trakcie miesiąca lub kwartału kalendarzowego. Samo w sobie stanowi to naruszenie konstytucyjnej zasady pewności prawa – co do zasady bowiem, w trakcie danego okresu rozliczeniowego podatnik winien mieć zapewnione jednolite prawa, w tym prawa do odliczenia podatku VAT. Rozwiązanie, w ramach którego w trakcie okresu rozliczeniowego (miesiąca lub kwartału) zmianie ulegają uprawnienia podatników w zakresie kluczowego elementu podatku VAT, jakim jest prawo do jego odliczenia, skutkować będzie szeregiem wątpliwości, które nie powinny zaistnieć w demokratycznym państwie prawa w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przepisy ustawy o podatku od towarów i usług nie stoją na przeszkodzie wprowadzania zmian w trakcie okresu rozliczeniowego.</p>

		<p>rozumieniu art. 2 Konstytucji RP. Podatnik rozlicza się bowiem z tytułu podatku VAT za dany okres rozliczeniowy (tj. miesiąc lub kwartał), zaś jego uprawnienie do odliczenia podatku VAT powstaje zgodnie z nowym art. 86 ust. 10 ustawy o VAT w rozliczeniu za okres, w którym w odniesieniu do nabytych lub importowanych przez podatnika towarów i usług powstał obowiązek podatkowy. Prawo do odliczenia powstaje więc w rozliczeniu za dany okres rozliczeniowy, w którym po stronie dostawcy powstał obowiązek podatkowy – uprawnienie to jest związane nie z konkretnym momentem w trakcie trwania danego okresu rozliczeniowego, lecz z rozliczeniem za cały, dany okres rozliczeniowy. Tym samym, wejście w życie nowych zasad odliczenia podatku VAT w trakcie takiego okresu rozliczeniowego utrudnia precyzyjne określenie praw podatnika co do doliczenia podatku VAT za taki okres rozliczeniowy.</p> <p>Nowe przepisy w zakresie odliczenia podatku VAT od samochodów osobowych i, co więcej, innych wydatków związanych z tymi pojazdami, są skomplikowane i, jak już wskazano, ingerują znacząco w sferę uprawnień</p>	
--	--	---	--

		<p>podatników. Z tej perspektywy dodatkowe utrudnienie podatnikom przez ustawodawcę identyfikacji wydatków uprawniających podatników do pełnego odliczenia podatku VAT od wydatków, które takiego prawa nie dają – a do tego sprowadza się wprowadzenie zmian do ustawy o VAT w trakcie trwania okresu rozliczeniowego – sprzeciwia się postulatowi pewności prawa, zaufania do prawa stanowionego przez państwo oraz zasadzie prawidłowej legislacji. Dlatego też, wnioskujemy by tak istotne zmiany zasad odliczania podatku VAT od samochodów, ale też innych wydatków eksploatacyjnych związanych z pojazdami, weszły w życie od konkretnej daty, stanowiącej jednocześnie początek nowego okresu rozliczeniowego, tj. od 1 kwietnia 2014 r. Przyjęcie każdego innego rozwiązania w tym zakresie skutkować będzie naruszeniem przez projektowaną ustawę konstytucyjnych zasad, o których mowa powyżej.</p>	
Pozostałe	Polska Izba Ubezpieczeń	<p>Polska Izba Ubezpieczeń, w ramach konsultacji społecznych projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, przekazanego w dniu 23 grudnia 2013 r., postuluje wyłączenie spod ograniczenia możliwości odliczenia 50% podatku VAT</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie proponowanych rozwiązań byłoby niezgodne z zasadą równości, byłoby również wątpliwe w świetle przepisów unijnych.</p>

		<p>naliczonego przy rozliczaniu kosztów napraw powypadkowych pojazdów należących do przedsiębiorców, a regulowanych przez zakłady ubezpieczeń z umów ubezpieczenia.</p> <p>Projektowana ustawa wprowadza ograniczenia w odliczaniu podatku naliczonego do 50% w odniesieniu do wydatków związanych z zakupem pojazdu o dopuszczalnej masie do 3,5 tony oraz wszystkich wydatków związanych z jego eksploatacją (w tym napraw powypadkowych). Projektowane zapisy przyjmują w swoim założeniu, iż każdy pojazd spełniający to podstawowe kryterium (dopuszczalną masę całkowitą) służy do tzw. użytku mieszanego (na potrzeby firmy i na potrzeby osobiste).</p> <p>Jak wynika z danych GUS w 2012 r. działalność gospodarczą prowadziło 1 795 tys. przedsiębiorstw. Jednostki małe (o liczbie pracujących do 49 osób) stanowiły 99,0% przedsiębiorstw (mikroprzedsiębiorstwa – o liczbie pracujących do 9 osób – 95,8%). Ze względu na formę prawną jednostek – 91,6% podmiotów stanowiły osoby fizyczne.</p> <p>Z badania przeprowadzonego przez Homo</p>	
--	--	--	--

		<p>Homini na zlecenie BZ WBK Leasing „Samochody firmowe: portret i finansowanie" wynika, że średnie firmy najczęściej wykorzystują samochody dostawcze (75 %), natomiast w zdecydowanej większości mikro i małych przedsiębiorstwach dominują auta osobowe (w obu przypadkach po 74%).</p> <p>Powyżej przytoczone dane statystyczne oznaczają, że ograniczenie możliwości odliczenia podatku VAT do 50% będzie dotyczyć niemal 80% przedsiębiorców.</p> <p>Projektowane zmiany będą miały bardzo duży wpływ na wysokość odszkodowań wypłacanych podatnikom podatku VAT, którym będzie przysługiwało odliczenie tylko 50% podatku naliczonego. Obecne przepisy umożliwiają w przypadku naprawy powypadkowej odliczenie 100% podatku VAT.</p> <p>Wprowadzenie zmian w projektowanym kształcie spowoduje, że praktycznie w każdej szkodzie dotyczącej naprawy powypadkowej pojazdu osobowego lub innego pojazdu o masie do 3,5 tony, ubezpieczyciel będzie musiał wypłacić</p>	
--	--	---	--

		<p>odszkodowanie uwzględniające 50% podatku VAT naliczonego w fakturze za naprawę. W konsekwencji wzrostu wysokości wypłacanych odszkodowań należy liczyć się z potencjalnym wzrostem składek ubezpieczeniowych w tym segmencie klientów.</p> <p>Zgodnie z danymi Komisji Nadzoru Finansowego, średnia roczna składka ubezpieczeniowa, którą ponosi przedsiębiorca jest kilkukrotnie wyższa od składki, którą jest zobowiązany opłacić indywidualny posiadacz pojazdu. W roku 2012 było to - dla umów OC zawieranych z przedsiębiorcami 1 122 PLN, - dla umów OC zawieranych z osobami fizycznymi 378 PLN. Średnia składka umów AC była odpowiednio – 1 945 PLN i 797 PLN.</p> <p>Konsekwencją ewentualnego wzrostu składek będzie ograniczenie wydatków przedsiębiorców przeznaczonych na ubezpieczenia jedynie do zawierania umów ubezpieczenia obowiązkowego (OC), co w przypadku naprawy powypadkowej pojazdu będzie oznaczało</p>	
--	--	--	--

		<p>konieczność pokrycia jej kosztów w całości przez przedsiębiorcę. Takie działanie w dalszej perspektywie skutkować będzie rozwojem tzw. „szarej strefy” napraw pojazdów, umożliwiającą nabycie taniej usługi, ale nie gwarantującej jej technologicznej jakości, co bez wątpienia wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Rozwój wspomnianej „szarej strefy” napraw to także zmniejszenie przychodów państwa z tytułu podatku VAT.</p> <p>Ponadto Izba zwraca uwagę, iż naprawa pojazdu jako całości umożliwia użytkowanie pojazdu do celów prowadzenia działalności gospodarczej w 100%, a nie tylko w 50%. Nie sposób zatem jest oddzielić (nawet umownie) części naprawy powypadkowej, jako wynikającej z konsekwencji prywatnego lub służbowego użytkowania pojazdu. Jedynie wydatki poniesione z tytułu użytkowania pojazdu (paliwo, amortyzacja) są związane z celami zarobkowymi lub prywatnymi i tylko te składniki można wyraźnie rozdzielić.</p> <p>Polska Izba Ubezpieczeń rozumiejąc problem szczegółowego określenia</p>	
--	--	--	--

		zakresu wykorzystania pojazdów należących do podatników przedsiębiorców do celów niezwiązanych z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz trudności w ustaleniu dokładnych zasad opodatkowania tego właśnie rodzaju użytkowania, postuluje wyłączenie spod ograniczenia możliwości odliczenia podatku VAT naliczonego przy rozliczaniu kosztów napraw powypadkowych pojazdów należących do przedsiębiorców, a regulowanych z umów ubezpieczenia.	
Uzasadnienie	Sądecka Izba Gospodarcza (KIG)	Wątpliwości od strony zasady równości podmiotów prowadzących działalność gospodarczą budzi opisany, w uzasadnieniu do ustawy, brak możliwości stosowania pełnego odliczenia podatku w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w miejscu zamieszkania i brak sprecyzowania w przepisach czy osoba taka – w przypadku spełniania przesłanek ustawowych – uprawniona będzie do zastosowania pełnego odliczenia w przypadku prowadzenia ewidencji. Będziemy domagać się prawa przedsiębiorców do pełnego odpisu podatku w przypadku użytkowania pojazdu wyłącznie do celów służbowych niezależnie od miejsca	Uwaga nieuwzględniona. Poruszane kwestie są precyzyjnie omówione w uzasadnieniu. Nie ma podstaw do pełnego odliczenia VAT jeżeli jest możliwy użytek prywatny pojazdów.

		prowadzenia działalności gospodarczej.	
Uzasadnienie	Federacja MSP - Fundacja	Wątpliwości od strony zasady równości podmiotów prowadzących działalność gospodarczą budzi opisany, w uzasadnieniu do ustawy, brak możliwość stosowania pełnego odliczania podatku w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w miejscu zamieszkania i brak sprecyzowania w przepisach czy osoba taka – w przypadku spełniania przesłanek ustawowych – uprawniona będzie do zastosowania pełnego odliczenia w przypadku prowadzenia ewidencji. Będziemy domagać się prawa przedsiębiorców do pełnego odpisu podatku w przypadku użytkowania pojazdu wyłącznie do celów służbowych niezależnie od miejsca prowadzenia działalności gospodarczej.	Uwaga nieuwzględniona. Poruszane kwestie są precyzyjnie omówione w uzasadnieniu. Nie ma podstaw do pełnego odliczania VAT jeżeli jest możliwy użytek prywatny pojazdów.
Uzasadnienie	Stowarzyszenie Małych i Średnich Przedsiębiorstw „Krak-Business”	Wątpliwości od strony zasady równości podmiotów prowadzących działalność gospodarczą budzi opisany, w uzasadnieniu do ustawy, brak możliwość stosowania pełnego odliczania podatku w przypadku przedsiębiorcy prowadzącego działalność gospodarczą w miejscu zamieszkania i brak sprecyzowania w	Uwaga nieuwzględniona. Poruszane kwestie są precyzyjnie omówione w uzasadnieniu. Nie ma podstaw do pełnego odliczania VAT jeżeli jest możliwy użytek prywatny pojazdów.

		<p>przepisach czy osoba taka – w przypadku spełniania przesłanek ustawowych – uprawniona będzie do zastosowania pełnego odliczenia w przypadku prowadzenia ewidencji. Będziemy domagać się prawa przedsiębiorców do pełnego odpisu podatku w przypadku użytkowania pojazdu wyłącznie do celów służbowych niezależnie od miejsca prowadzenia działalności gospodarczej.</p>	
<p>OSR 4. Wpływ aktu prawnego na rynek pracy</p>	<p>Sądecka Izba Gospodarcza (KIG)</p>	<p>Wchodzenie derogacją w rynek usług serwisowych spowoduje: rozrost szarej strefy i zmiany w strukturze świadczenia usług na korzyść warsztatów rozliczających się w formie ryczałtu bez podatku VAT. Nastąpi spadek zapotrzebowania na wykonanie usług serwisowych w legalnie działających warsztatach rozliczających się na podstawie faktura VAT.</p> <p>Towar w przeciwieństwie do usługi pozostaje neutralny przy derogacji z uwagi na brak alternatywnych źródeł jego pochodzenia i formy opodatkowania. W przypadku usługi mamy do wyboru kilka możliwości, które prowadzą do nierównej konkurencji na rynku pracy i usług pomiędzy szarą strefą, ryczałtem, a</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wyłączenia rynku usług nie tylko nie wpisywałaby się w decyzję derogacyjną, ale byłaby również nielogiczna, bo dlaczego akurat ta część wydatków służących również użytkowi prywatnemu miałyby korzystać z pełnego odliczenia VAT.</p>

		ogólnymi zasadami opodatkowania z podatkiem VAT. Wystąpi zjawisko nierównego traktowania podmiotów gospodarczych wobec przepisów prawa.	
OSR 4. Wpływ aktu prawnego na rynek pracy	Federacja MSP - -Fundacja	<p>Wchodzenie derogacją w rynek usług serwisowych spowoduje: rozrost szarej strefy i zmiany w strukturze świadczenia usług na korzyść warsztatów rozliczających się w formie ryczałtu bez podatku VAT. Nastąpi spadek zapotrzebowania na wykonanie usług serwisowych w legalnie działających warsztatach rozliczających się na podstawie faktura VAT.</p> <p>Towar w przeciwieństwie do usługi pozostaje neutralny przy derogacji z uwagi na brak alternatywnych źródeł jego pochodzenia i formy opodatkowania. W przypadku usługi mamy do wyboru kilka możliwości, które prowadzą do nierównej konkurencji na rynku pracy i usług pomiędzy szarą strefą, ryczałem, a ogólnymi zasadami opodatkowania z podatkiem VAT. Wystąpi zjawisko nierównego traktowania podmiotów gospodarczych wobec przepisów prawa.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wyłączenia rynku usług nie tylko nie wpisywałaby się w decyzję derogacyjną, ale byłaby również nielogiczna, bo dlaczego akurat ta część wydatków służących również użytkowi prywatnemu miałyby korzystać z pełnego odliczenia VAT.
OSR 4. Wpływ aktu	Stowarzyszenie Małych i	Wchodzenie derogacją w rynek usług serwisowych spowoduje: rozrost szarej	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wyłączenia rynku usług nie

<p>prawnego na rynek pracy</p>	<p>Średnich Przedsiębiorstw „Krak-Business”</p>	<p>strefy i zmiany w strukturze świadczenia usług na korzyść warsztatów rozliczających się w formie ryczału bez podatku VAT. Nastąpi spadek zapotrzebowania na wykonanie usług serwisowych w legalnie działających warsztatach rozliczających się na podstawie faktura VAT.</p> <p>Towar w przeciwieństwie do usługi pozostaje neutralny przy derogacji z uwagi na brak alternatywnych źródeł jego pochodzenia i formy opodatkowania. W przypadku usługi mamy do wyboru kilka możliwości, które prowadzą do nierównej konkurencji na rynku pracy i usług pomiędzy szarą strefą, ryczałtem, a ogólnymi zasadami opodatkowania z podatkiem VAT. Wystąpi zjawisko nierównego traktowania podmiotów gospodarczych wobec przepisów prawa.</p>	<p>tylko nie wpisywałyby się w decyzję derogacyjną, ale byłyby również nielogiczne, bo dla czego akurat ta część wydatków służących również użytkowi prywatnemu miałyby korzystać z pełnego odliczenia VAT.</p>
<p>OSR 5. Wpływ aktu prawnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw</p>	<p>Sądecka Izba Gospodarcza (KIG)</p>	<p>Propozycja ustawy obniża konkurencyjność polskiej gospodarki w stosunku do krajów mocniejszych gospodarczo i krajów sąsiednich z uwagi na występowanie na tych rynkach pełnego odliczenia podatku VAT w zakresie proponowanych zmian do ustawy.</p> <p>Wskazaniem jest aby derogacja w Polsce w zakresie odliczenia podatku</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Uwaga jest niezasadna, gdyż trudno jest mówić o obniżeniu konkurencyjności gospodarki tylko ze względu na jedną branżę (usługi serwisowe). O konkurencyjności gospodarki decyduje bowiem całokształt czynników makroekonomicznych, a nie tylko jeden z elementów. Istotne jest również zbadanie obciążenia całości obciążeń</p>

		VAT nie była dalece odbiegająca od warunków podatkowych jakie istnieją w krajach sąsiadujących z Polską. Tylko neutralny podatek VAT umożliwi wyrównanie szans na dalszy rozwój polskich firm w regionie a tym samym wzrost konkurencyjności głównie małych i średnich przedsiębiorstw.	fiskalnych użytku prywatnego pojazdów firmowych w tych krajach w stosunku do Polski.
OSR 5. Wpływ aktu prawnego na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw	Federacja MSP - Fundacja	Propozycja ustawy obniża konkurencyjność polskiej gospodarki w stosunku do krajów mocniejszych gospodarczo i krajów sąsiednich z uwagi na występowanie na tych rynkach pełnego odliczenia podatku VAT w zakresie proponowanych zmian do ustawy. Wskazaniem jest aby derogacja w Polsce w zakresie odliczenia podatku VAT nie była dalece odbiegająca od warunków podatkowych jakie istnieją w krajach sąsiadujących z Polską. Tylko neutralny podatek VAT umożliwi wyrównanie szans na dalszy rozwój polskich firm w regionie a tym samym wzrost konkurencyjności głównie małych i średnich przedsiębiorstw.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga jest niezasadna, gdyż trudno jest mówić o obniżeniu konkurencyjności gospodarki tylko ze względu na jedną branżę (usługi serwisowe). O konkurencyjności gospodarki decyduje bowiem całokształt czynników makroekonomicznych, a nie tylko jeden z elementów. Istotne jest również zbadanie obciążenia całości obciążeń fiskalnych użytku prywatnego pojazdów firmowych w tych krajach w stosunku do Polski.
OSR 5. Wpływ aktu prawnego na konkurencyjność	Stowarzyszenie Małych i Średnich Przedsiębiorstw „Krak-Business”	Propozycja ustawy obniża konkurencyjność polskiej gospodarki w stosunku do krajów mocniejszych	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga jest niezasadna, gdyż trudno jest mówić o obniżeniu konkurencyjności gospodarki tylko ze względu na jedną

<p>ć gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw</p>		<p>gospodarczo i krajów sąsiednich z uwagi na występowanie na tych rynkach pełnego odliczenia podatku VAT w zakresie proponowanych zmian do ustawy.</p> <p>Wskazany jest aby derogacja w Polsce w zakresie odliczenia podatku VAT nie była dalece odbiegająca od warunków podatkowych jakie istnieją w krajach sąsiadujących z Polską. Tylko neutralny podatek VAT umożliwi wyrównanie szans na dalszy rozwój polskich firm w regionie a tym samym wzrost konkurencyjności głównie małych i średnich przedsiębiorstw.</p>	<p>branżę (usługi serwisowe). O konkurencyjności gospodarki decyduje bowiem całokształt czynników makroekonomicznych, a nie tylko jeden z elementów. Istotne jest również zbadanie obciążenia całości obciążeń fiskalnych użytku prywatnego pojazdów firmowych w tych krajach w stosunku do Polski.</p>
<p>OSR 6. Wpływ aktu prawnego na sytuację i rozwój regionalny</p>	<p>Sądecka Izba Gospodarcza (KIG)</p>	<p>Rynki regionu, sąsiadujące bezpośrednio z Polską:</p> <p>1.Niemcy: Pełny odpis podatku VAT dla samochodów wykorzystywanych do prowadzenia działalności. Klauzula opodatkowania użytkownika indywidualnego.</p> <p>2.Czechy: Pełne prawo do odliczenia podatku VAT. Klauzula użytkownika indywidualnego.</p> <p>3.Słowacja: Pełne prawo do odliczenia podatku VAT.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie jest zasadna. Prowadzenie działalności na danym obszarze Polski nie jest uwarunkowane tylko i wyłącznie zasadami odliczania i rozliczania podatku VAT. Ponadto istotne jest również zbadanie obciążenia całości obciążeń fiskalnych użytku prywatnego pojazdów firmowych w tych krajach w stosunku do Polski.</p>

		<p>Bezpośrednie skutki; Polskie firmy już obecnie przegrywają na rynku krajowym i zagraniczny z firmami z Czech i Słowacji w przetargach na wykonanie robót budowlano-drogowych.</p> <p>Dodatkowo, daje się zauważyć migrację polskich firm głównie z terenów przygranicznych na tereny Słowacji i Czech. Przenoszenie działalności polskich firm jest głównie podyktowane chęcią zmniejszeniem obciążeń podatkowych, optymalizacją kosztów i zwiększeniem konkurencyjności.</p> <p>Porównując kraje regionu w zakresie regulacji proponowanych zmian do ustawy w podatku VAT posiadamy najdroższe środki transportu do prowadzenia działalności gospodarczej w regionie.</p> <p>Rynki duże:</p> <p>1.Francja: Pełny odpis VAT od pojazdów mających być przedmiotem leasingu. Prawie 100% firm francuskich korzysta z tej formy zakupu pojazdów firmowych. Ta forma wynajmu w konsekwencji sprzyja regularnej wymianie parku samochodowego przez firmy i konsekwencji sprzedaży pojazdów używanych w legalnym</p>	
--	--	---	--

		<p>obrocie gospodarczym .</p> <p>2.Holandia: Pełny odpis podatku VAT</p> <p>Powyższe dane wskazują, że zarówno na największych rynkach gospodarczych Europy, jak i bezpośrednio w krajach sąsiadujących z Polską podatek VAT nie stanowi kosztów prowadzenia działalności gospodarczej i jest podatkiem neutralnych. Takie rozwiązanie sprzyja rozwojowi gospodarczemu tych krajów i lokowania nowych inwestycji. Dodatkowo w żadnym z powyższych krajów nie występuje podatek akcyzowy, który dodatkowo zwiększa koszty prowadzenia działalności i zmniejsza konkurencyjność polskich firm w regionie.</p>	
<p>OSR</p> <p>6. Wpływ aktu prawnego na sytuację i rozwój regionalny</p>	Federacja MSP - Fundacja	<p>Rynki regionu, sąsiadujące bezpośrednio z Polską:</p> <p>1.Niemcy: Pełny odpis podatku VAT dla samochodów wykorzystywanych do prowadzenia działalności. Klauzula opodatkowania użytkownika indywidualnego.</p> <p>2.Czechy: Pełne prawo do odliczenia podatku VAT. Klauzula użytkownika indywidualnego.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Uwaga nie jest zasadna. Prowadzenie działalności na danym obszarze Polski nie jest uwarunkowane tylko i wyłącznie zasadami odliczania i rozliczania podatku VAT. Ponadto istotne jest również zbadanie obciążenia całości obciążeń fiskalnych użytkownika prywatnego pojazdów firmowych w tych krajach w stosunku do Polski.</p>

		<p>3.Słowacja: Pełne prawo do odliczenia podatku VAT.</p> <p>Bezpośrednie skutki; Polskie firmy już obecnie przegrywają na rynku krajowym i zagraniczny z firmami z Czech i Słowacji w przetargach na wykonanie robót budowlano-drogowych.</p> <p>Dodatkowo, daje się zauważyć migrację polskich firm głównie z terenów przygranicznych na tereny Słowacji i Czech. Przenoszenie działalności polskich firm jest głównie podyktowane chęcią zmniejszeniem obciążeń podatkowych, optymalizacją kosztów i zwiększeniem konkurencyjności.</p> <p>Porównując kraje regionu w zakresie regulacji proponowanych zmian do ustawy w podatku VAT posiadamy najdroższe środki transportu do prowadzenia działalności gospodarczej w regionie.</p> <p>Rynki duże:</p> <p>1.Francja: Pełny odpis VAT od pojazdów mających być przedmiotem leasingu. Prawie 100% firm francuskich korzysta z tej formy zakupu pojazdów firmowych. Ta forma wynajmu w konsekwencji sprzyja regularnej</p>	
--	--	---	--

		<p>wymianie parku samochodowego przez firmy i konsekwencji sprzedaży pojazdów używanych w legalnym obrocie gospodarczym .</p> <p>2.Holandia: Pełny odpis podatku VAT</p> <p>Powyższe dane wskazują, że zarówno na największych rynkach gospodarczych Europy, jak i bezpośrednio w krajach sąsiadujących z Polską podatek VAT nie stanowi kosztów prowadzenia działalności gospodarczej i jest podatkiem neutralnych. Takie rozwiązanie sprzyja rozwojowi gospodarczemu tych krajów i lokowania nowych inwestycji. Dodatkowo w żadnym z powyższych krajów nie występuje podatek akcyzowy, który dodatkowo zwiększa koszty prowadzenia działalności i zmniejsza konkurencyjność polskich firm w regionie.</p>	
OSR 6. Wpływ aktu prawnego na sytuację i rozwój regionalny	Stowarzyszenie Małych i Średnich Przedsiębiorstw „Krak-Business”	<p>Rynki regionu, sąsiadujące bezpośrednio z Polską:</p> <p>1.Niemcy: Pełny odpis podatku VAT dla samochodów wykorzystywanych do prowadzenia działalności. Klauzula opodatkowania użytkownika indywidualnego.</p> <p>2.Czechy: Pełne prawo do odliczenia</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Uwaga nie jest zasadna. Prowadzenie działalności na danym obszarze Polski nie jest uwarunkowane tylko i wyłącznie zasadami odliczania i rozliczania podatku VAT. Ponadto Istotne jest również zbadanie obciążenia całości obciążeń fiskalnych użytku prywatnego pojazdów firmowych w tych krajach w stosunku do Polski.</p>

		<p>podatku VAT. Klauzula użytkowania indywidualnego.</p> <p>3.Słowacja: Pełne prawo do odliczenia podatku VAT.</p> <p>Bezpośrednie skutki; Polskie firmy już obecnie przegrywają na rynku krajowym i zagraniczny z firmami z Czech i Słowacji w przetargach na wykonanie robót budowlano-drogowych.</p> <p>Dodatkowo, daje się zauważyć migrację polskich firm głównie z terenów przygranicznych na tereny Słowacji i Czech. Przenoszenie działalności polskich firm jest głównie podyktowane chęcią zmniejszeniem obciążeń podatkowych, optymalizacją kosztów i zwiększeniem konkurencyjności.</p> <p>Porównując kraje regionu w zakresie regulacji proponowanych zmian do ustawy w podatku VAT posiadamy najdroższe środki transportu do prowadzenia działalności gospodarczej w regionie.</p> <p>Rynki duże:</p> <p>1.Francja: Pełny odpis VAT od pojazdów mających być przedmiotem leasingu. Prawie 100% firm francuskich korzysta z tej formy zakupu pojazdów</p>	
--	--	--	--

		<p>firmowych. Ta forma wynajmu w konsekwencji sprzyja regularnej wymianie parku samochodowego przez firmy i konsekwencji sprzedaży pojazdów używanych w legalnym obrocie gospodarczym .</p> <p>2.Holandia: Pełny odpis podatku VAT</p> <p>Powyższe dane wskazują, że zarówno na największych rynkach gospodarczych Europy, jak i bezpośrednio w krajach sąsiadujących z Polską podatek VAT nie stanowi kosztów prowadzenia działalności gospodarczej i jest podatkiem neutralnych. Takie rozwiązanie sprzyja rozwojowi gospodarczemu tych krajów i lokowania nowych inwestycji. Dodatkowo w żadnym z powyższych krajów nie występuje podatek akcyzowy, który dodatkowo zwiększa koszty prowadzenia działalności i zmniejsza konkurencyjność polskich firm w regionie.</p>	
Pozostałe Art. 19	Związek Rewizyjny Spółdzielni Mieszkaniowych RP	<p>Wnosimy o przywrócenie, wykreślonego z ustawy o podatku od towarów i usług, przepisu zawartego w uchylonym art.19 ust.13 pkt 11 ustawy, który do dnia 31.12.2013r. miał następującą treść:</p> <p>Art. 19 ust.13:</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Proponowana regulacja pozostaje poza zakresem procedowanego projektu ustawy.</p>

		<p>Obowiązek podatkowy powstaje z chwilą: (...) 11) upływu terminu płatności - z tytułu czynności wykonywanych na rzecz członków spółdzielni, którym przysługują spółdzielcze prawa do lokali, członków spółdzielni będących właścicielami lokali, osób niebędących członkami spółdzielni, którym przysługują spółdzielcze własnościowe prawa do lokali, lub na rzecz właścicieli lokali, niebędących członkami spółdzielni, za które są pobierane opłaty, zgodnie z art. 4 ust.1,2, 4 i 5 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o spółdzielniach mieszkaniowych (Dz.U. z 2003r. Nr 119, poz. 1116, z późn. zm.)</p> <p>Z dniem 01.01.2014r. dotychczasowe przepisy dotyczące momentu powstania obowiązku podatkowego zawarte w art. 19 zostały zastąpione przepisami zawartymi w art. 19a).</p> <p>Art. 19a) w aktualnym brzmieniu obowiązującym od 01 stycznia 2014r. nie zawiera w swej treści regulacji prawnej, która by odzwierciedlała treść uprzednio obowiązującego, przytoczonego powyżej,</p>	
--	--	--	--

		<p>przepisu art. 19 ust.13 pkt 11), który przestał obowiązywać z dniem 31.12.2013r.</p> <p>W ocenie Związku usunięcie tej regulacji ustawowej było całkowicie nieuzasadnione i naraża spółdzielnie mieszkaniowe na wiele niepotrzebnych i bardzo kosztownych komplikacji finansowo-ewidencyjnych.</p> <p>W związku z powyższym wnosimy o przywrócenie w/w normy ustawowej w brzmieniu obowiązującym do 31.12.2013r..</p>	
--	--	--	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI

(zawierająca także wyszczególnienie przepisów niebędących transpozycją prawa UE)

TYTUŁ PROJEKTU	Ustawa o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH	<p>- decyzja wykonawcza Rady z dnia 17 grudnia 2013 r. upoważniająca Rzeczpospolitą Polską do stosowania środków stanowiących odstępstwo od art. 26 ust. 1 lit. a) i art. 168 dyrektywy 2006/112/WE w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (2013/805/UE) – Dz. Urz. UE L 353 z 28.12.2013, str. 51</p> <p>- dyrektywa Rady 2006/112/WE z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej – Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, str. 1, z późn. zm.</p>

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
art. 2 decyzji wykonawczej	W drodze odstępstwa od art. 26 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2006/112/WE Rzeczpospolita Polska zostaje upoważniona do		art. 1 pkt 2 projektu – art. 8 ust. 5 i	w art. 8 dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu: „5. Przepis ust. 2 pkt 1 nie ma zastosowania w przypadku użycia (wykorzystywania) pojazdów	

	<p>nietraktowania jako świadczenia usług za wynagrodzeniem prywatnego wykorzystania przez podatnika lub jego pracowników, lub bardziej ogólnie, wykorzystania do celów innych niż prowadzona przez podatnika działalność, pojazdu, do którego zastosowanie ma ograniczenie do wysokości 50 %, o którym mowa w art. 1 decyzji.</p>		<p>ust. 6 ustawy o podatku od towarów i usług</p>	<p>samochodowych do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika, jeżeli podatnikowi przysługiwało, w całości lub w części, prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, obliczoną zgodnie z art. 86a ust. 1, z tytułu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nabycia, importu lub wytworzenia tych pojazdów lub 2) nabycia, importu lub wytworzenia części składowych do tych pojazdów, jeżeli z tytułu nabycia, importu lub wytworzenia tych pojazdów, podatnikowi nie przysługiwało prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego. <p>6. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i ust. 5, za nabycie towarów uznaje się również przyjęcie ich w używanie na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, innej niż umowy, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2.”;</p>	
<p>art. 1 decyzji wykonawczej</p>	<p>1. W drodze odstępstwa od art. 168 dyrektywy 2006/112/WE, Rzeczpospolita Polska zostaje niniejszym upoważniona do ograniczenia do wysokości 50% prawa do odliczenia VAT od zakupu, nabycia wewnątrzwspólnotowego, przywozu, wynajmu lub</p>		<p>art. 1 pkt 4 projektu – art. 86a ustawy o podatku od towarów i usług</p>	<p>art. 86a otrzymuje brzmienie: „Art. 86a. 1. W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 50% kwoty podatku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wynikającej z faktury otrzymanej przez podatnika; 2) należnego z tytułu: 	

	<p>leasingu silnikowych pojazdów drogowych, a także VAT naliczonego od wydatków związanych z tymi pojazdami, jeśli pojazd nie jest używany wyłącznie do celów działalności gospodarczej.</p> <p>2. Ograniczenie do wysokości 50 %, o którym mowa w ust. 1, nie ma zastosowania do pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg lub pojazdów silnikowych posiadających łącznie z siedzeniem kierowcy więcej niż dziewięć miejsc siedzących.</p> <p>3. Ponadto ograniczenie do wysokości 50 %, o którym mowa w ust. 1, nie ma zastosowania do VAT naliczonego od wydatków, które są w całości związane z działalnością podatnika.</p>			<p>a) świadczenia usług, dla którego zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 4 podatnikiem jest ich usługobiorca, b) dostawy towarów, dla której zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 5 podatnikiem jest ich nabywca, c) wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów; 3) należnego, w przypadku, o którym mowa w art. 33a; 4) wynikającej z otrzymanego dokumentu celnego, deklaracji importowej w przypadku, o którym mowa w art. 33b, oraz z decyzji, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 oraz art. 34.</p> <p>2. Do wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, o których mowa w ust. 1, zalicza się wydatki dotyczące: 1) nabycia, importu lub wytworzenia tych pojazdów oraz nabycia lub importu ich części składowych; 2) używania tych pojazdów na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze, związane z tą umową (czynsz, raty lub inne płatności wynikające z takiej umowy); 3) nabycia lub importu: paliw silnikowych, oleju napędowego i gazu, wykorzystywanych do napędu tych pojazdów, usług naprawy lub</p>	
--	---	--	--	--	--

			<p>konserwacji tych pojazdów oraz innych towarów i usług związanych z eksploatacją lub użytkowaniem tych pojazdów.</p> <p>3. Przepis ust. 1 nie ma zastosowania:</p> <p>1) w przypadku gdy pojazdy samochodowe są:</p> <p>a) wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika lub</p> <p>b) konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu co najmniej 10 osób łącznie z kierowcą, jeżeli z dokumentów wydanych na podstawie przepisów o ruchu drogowym wynika takie przeznaczenie;</p> <p>2) do towarów montowanych w pojazdach samochodowych i do związanych z tymi towarami usług montażu, naprawy i konserwacji, jeżeli przeznaczenie tych towarów wskazuje obiektywnie na możliwość ich wykorzystywania wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika.</p> <p>4. Pojazdy samochodowe są uznawane za wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika, jeżeli:</p> <p>1) sposób wykorzystywania tych pojazdów przez podatnika, zwłaszcza określony w ustalonych przez niego zasadach ich używania, dodatkowo</p>	
--	--	--	--	--

			<p>potwierdzony prowadzoną przez podatnika dla tych pojazdów ewidencją przebiegu pojazdu, wyklucza ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą lub</p> <p>2) konstrukcja tych pojazdów wyklucza ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą lub powoduje, że ich użycie do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą jest nieistotne.</p> <p>5. Podatnik nie prowadzi ewidencji przebiegu pojazdu w przypadku pojazdów samochodowych:</p> <p>1) przeznaczonych wyłącznie do:</p> <p>a) odprzedaży,</p> <p>b) sprzedaży, w przypadku pojazdów wytworzonych przez podatnika,</p> <p>c) oddania w odpłatne używanie na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze</p> <p>- jeżeli odprzedaż, sprzedaż lub oddanie w odpłatne używanie tych pojazdów stanowi przedmiot działalności podatnika;</p> <p>2) w odniesieniu do których:</p> <p>a) kwotę podatku naliczonego od wydatków z nimi związanych podatnik oblicza zgodnie z ust. 1 lub</p> <p>b) podatnikowi nie przysługuje prawo do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego od wydatków</p>	
--	--	--	--	--

			<p>z nimi związanych.</p> <p>6. Ewidencja przebiegu pojazdu jest prowadzona od dnia rozpoczęcia wykorzystywania pojazdu samochodowego wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika do dnia zakończenia wykorzystywania tego pojazdu wyłącznie do tej działalności.</p> <p>7. Ewidencja przebiegu pojazdu zawiera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) numer rejestracyjny pojazdu samochodowego; 2) dzień rozpoczęcia i zakończenia prowadzenia ewidencji; 3) stan licznika przebiegu pojazdu samochodowego na dzień rozpoczęcia prowadzenia ewidencji, na koniec każdego okresu rozliczeniowego oraz na dzień zakończenia prowadzenia ewidencji; 4) wpis osoby kierującej pojazdem samochodowym dotyczący każdego wykorzystania tego pojazdu obejmujący: <ol style="list-style-type: none"> a) kolejny numer wpisu, b) datę i cel wyjazdu, c) opis trasy (skąd – dokąd), d) liczbę przejechanych kilometrów, e) imię i nazwisko oraz podpis osoby kierującej pojazdem <p>- potwierdzony przez podatnika w zakresie autentyczności wpisu osoby kierującej pojazdem, jeżeli nie jest ona</p>	
--	--	--	---	--

			<p>podatnikiem;</p> <p>5) liczbę przejechanych kilometrów na koniec każdego okresu rozliczeniowego oraz na dzień zakończenia prowadzenia ewidencji.</p> <p>8. W przypadku gdy pojazd samochodowy jest udostępniany osobie niebędącej pracownikiem podatnika, wpis wykorzystania pojazdu, o którym mowa w ust. 7 pkt 4:</p> <p>1) jest dokonywany przez osobę, która udostępnia pojazd;</p> <p>2) obejmuje:</p> <p>a) kolejny numer wpisu,</p> <p>b) datę i cel udostępnienia pojazdu,</p> <p>c) stan licznika na dzień udostępnienia pojazdu,</p> <p>d) liczbę przejechanych kilometrów,</p> <p>e) stan licznika na dzień zwrotu pojazdu,</p> <p>f) imię i nazwisko osoby, której udostępniony został pojazd.</p> <p>9. Do pojazdów samochodowych, o których mowa w ust. 4 pkt 2, należą:</p> <p>1) pojazdy samochodowe, inne niż samochody osobowe, mające jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą:</p> <p>a) klasyfikowane na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van lub</p>	
--	--	--	--	--

			<p>b) z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków;</p> <p>2) pojazdy samochodowe, inne niż samochody osobowe, które posiadają kabinę kierowcy z jednym rzędem siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu;</p> <p>3) pojazdy specjalne, które spełniają również warunki zawarte w odrębnych przepisach określone dla następujących przeznaczeń:</p> <p>a) agregat elektryczny/spawalniczy, b) do prac wiertniczych, c) koparka, koparko-spycharka, d) ładowarka, e) podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych, f) żuraw samochodowy</p> <p>- jeżeli z dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym wynika, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym.</p> <p>10. Spełnienie wymagań technicznych dla pojazdów samochodowych określonych w ust. 9:</p> <p>1) pkt 1 i 2 stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację, oraz dowodu</p>	
--	--	--	--	--

			<p>rejestracyjnego pojazdu zawierającego odpowiednią adnotację o spełnieniu tych wymagań;</p> <p>2) pkt 3 stwierdza się na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, jeśli wynika z nich, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym.</p> <p>11. W przypadku gdy w pojeździe samochodowym, dla którego wydano zaświadczenie, o którym mowa w ust. 10 pkt 1, zostały wprowadzone zmiany, w wyniku których pojazd nie spełnia wymagań, o których mowa w ust. 9 pkt 1 lub 2, uznaje się, że pojazd nie jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej:</p> <p>1) od dnia wprowadzenia zmian,</p> <p>2) w przypadku gdy nie można określić dnia wprowadzenia zmian:</p> <p>a) od okresu rozliczeniowego, w którym podatnik po raz pierwszy odliczył podatek naliczony od wydatków związanych z tym pojazdem samochodowym, z zastrzeżeniem lit. b,</p> <p>b) od okresu rozliczeniowego następującego po okresie rozliczeniowym, dla którego podatnik wykaże, że pojazd samochodowy spełniał wymagania, o których mowa w ust. 9 pkt 1 lub 2</p> <p>- chyba że zachodzi przypadek, o którym</p>	
--	--	--	--	--

			<p>mowa w ust. 4 pkt 1.</p> <p>12. Podatnicy wykorzystujący wyłącznie do działalności gospodarczej pojazdy samochodowe, dla których są obowiązani prowadzić ewidencję przebiegu pojazdu, mają obowiązek złożyć w urzędzie skarbowym informację o tych pojazdach w terminie 7 dni od dnia, w którym poniosą pierwszy wydatek związany z tymi pojazdami.</p> <p>13. W przypadku niezłożenia w terminie informacji, o której mowa w ust. 12, uznaje się, że pojazd samochodowy jest wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika dopiero od dnia jej złożenia.</p> <p>14. W przypadku zmiany wykorzystywania pojazdu samochodowego podatnik jest obowiązany do aktualizacji informacji, o której mowa w ust. 12, najpóźniej na 7 dni przed dniem, w którym dokonuje tej zmiany.</p> <p>15. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór informacji, o której mowa w ust. 12, uwzględniając, aby zawierała ona dane pozwalające na identyfikację pojazdu samochodowego, w szczególności markę, model pojazdu i</p>	
--	--	--	---	--

			<p>jego numer rejestracyjny, jak również datę poniesienia pierwszego wydatku związanego z danym pojazdem, oraz uwzględniając umożliwienie prawidłowej aktualizacji złożonej informacji.</p> <p>16. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, inne niż określone w ust. 9 pojazdy samochodowe, o których mowa w ust. 4 pkt 2, uznawane za wykorzystywane wyłącznie do działalności gospodarczej podatnika, wymagania dla tych pojazdów samochodowych oraz dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, uwzględniając specyfikę ich konstrukcji oraz ich zastosowanie, a w przypadku pojazdów mających więcej niż jeden rząd siedzeń również wymóg, aby dopuszczalna masa całkowita była większa niż 3 tony.</p> <p>17. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, inne niż wskazane w ust. 5 przypadki, w których podatnik nie ma obowiązku prowadzenia ewidencji przebiegu pojazdu, uwzględniając specyfikę prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej oraz konieczność przeciwdziałania</p>	
--	--	--	--	--

				nadużyciom wynikającym z wykorzystywania pojazdów na cele inne niż związane z działalnością gospodarczą.	
art. 3 decyzji wykonawczej	art. 3 Niniejsza decyzja staje się skuteczna z dniem jej notyfikacji. Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2014 r. Niniejsza decyzja wygasa dnia 31 grudnia 2016 r. lub w dniu wejścia w życie przepisów unijnych określających wydatki związane z silnikowymi pojazdami drogowymi, które nie dają prawa do pełnego odliczenia podatku VAT, jeśli data ta będzie wcześniejsza.		art. 1 pkt 5 projektu – art. 86b ustawy o podatku od towarów i usług	Art. 86b. Przepisy art. 86a w zakresie wynikającym z upoważnienia Rzeczypospolitej Polskiej do stosowania szczególnego środka stanowiącego odstępstwo od art. 168 dyrektywy 2006/112/WE stosuje się w okresie obowiązywania tego upoważnienia.	
art. 184 i art. 187 w związku z art. 168a ust. 1 i 2 dyrektywy 2006/112/WE	art. 184 Wstępne odliczenie podlega korekcie, jeżeli jego kwota jest wyższa lub niższa od kwoty odliczenia przysługującej podatnikowi. art. 187 W przypadku dóbr inwestycyjnych korekta obejmuje okres pięciu lat, włącznie z rokiem, w którym towary zostały nabyte lub		art. 1 pkt 7 projektu – art. 90b ustawy o podatku od towarów i usług	<p>dodaje się art. 90b w brzmieniu:</p> <p>Art. 90b. 1. W przypadku gdy w okresie 60 miesięcy, licząc od miesiąca, w którym odpowiednio nabyto, dokonano importu lub oddano do używania pojazd samochodowy:</p> <p>1) o którym mowa w art. 86a ust. 3 pkt 1 lit. a, nastąpi zmiana jego wykorzystywania na wykorzystywanie do celów działalności gospodarczej i do celów innych niż działalność gospodarcza, podatnik jest obowiązany do dokonania korekty kwoty podatku</p>	

	<p>wytworzone. Państwa członkowskie mogą jednakże uwzględnić przy korekcie okres pięciu pełnych lat, licząc od dnia, w którym dobra te zostały użyte po raz pierwszy.</p>		<p>naliczonego odliczonej przy nabyciu, imporcie lub wytworzeniu tego pojazdu; 2) w odniesieniu do którego kwotę podatku naliczonego stanowiła kwota, o której mowa w art. 86a ust. 1, nastąpi zmiana jego wykorzystywania na wykorzystywanie wyłącznie do działalności gospodarczej, podatnik jest uprawniony do dokonania korekty kwoty podatku naliczonego odliczonej przy nabyciu, imporcie lub wytworzeniu tego pojazdu.</p> <p>2. W przypadku gdy w okresie korekty, o której mowa w ust. 1, nastąpi sprzedaż pojazdu samochodowego, uznaje się, że wykorzystanie tego pojazdu zostało zmienione na wykorzystanie wyłącznie do działalności gospodarczej, aż do końca okresu korekty.</p> <p>3. Przepis ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio również w przypadku, o którym mowa w art. 86a ust. 13.</p> <p>4. Dla potrzeb korekty, o której mowa w ust. 1, uznaje się, że pojazd samochodowy odpowiednio nie jest już wykorzystywany wyłącznie do działalności gospodarczej albo jest wykorzystywany wyłącznie do takiej działalności począwszy od miesiąca, w którym nastąpiła zmiana jego</p>	
--	---	--	---	--

				<p>wykorzystywania. Korekty tej dokonuje się w deklaracji za okres rozliczeniowy, w którym nastąpiła zmiana, w kwocie proporcjonalnej do pozostałego okresu korekty.</p> <p>5. W przypadku gdy podatnik wykorzystuje pojazd samochodowy w działalności gospodarczej również do czynności zwolnionych od podatku bez prawa do odliczeń, kwota korekty, o której mowa w ust. 1, powinna uwzględniać proporcję określoną w art. 90, zastosowaną przy odliczeniu.</p> <p>6. W przypadku pojazdów samochodowych o wartości początkowej nieprzekraczającej 15 000 zł, korekty, o której mowa w ust. 1, dokonuje się, jeżeli zmiana ich wykorzystywania nastąpiła w okresie 12 miesięcy, licząc od miesiąca, w którym odpowiednio nabyto, dokonano importu lub oddano do używania ten pojazd samochodowy. Przepisy ust. 2-5 stosuje się odpowiednio.</p>	
art. 258 i 259 dyrektywy 2006/112/WE	art. 258 Państwa członkowskie określają szczegółowe zasady dotyczące składania deklaracji VAT w odniesieniu do wewnątrzspółnotowych nabyć nowych środków transportu, o		art.1 pkt 9 projektu – art. 105 ustawy o podatku od towarów i	uchyla się art. 105	Deregulacja w zakresie sprowadzanych pojazdów z innych państw członkowskich UE. Odejście od

	<p>których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) pkt (ii), jak również do wewnątrzspółnotowych nabyć wyrobów podlegających akcyzie, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) pkt (iii).</p> <p>art. 259 Państwa członkowskie mogą wymagać od osób, które dokonują wewnątrzspółnotowych nabyć nowych środków transportu, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b) pkt (ii), aby wraz ze składaną deklaracją VAT dostarczyły wszystkie informacje niezbędne do stosowania VAT i jego kontroli przez organy podatkowe.</p>		usług		<p>obowiązku uzyskiwania zaświadczenia z urzędu skarbowego dla potrzeb rejestracji tych pojazdów.</p>
<p>art. 176 dyrektywy 2006/112/WE</p>	<p>art. 176 Stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, Rada określa wydatki, które nie dają prawa do odliczenia VAT. W żadnym przypadku prawo do odliczenia VAT nie dotyczy wydatków, które nie są ściśle związane z działalnością gospodarczą, takich jak wydatki na artykuły luksusowe, rozrywkę lub</p>		<p>art. 11 projektu</p>	<p>Art. 11. 1. Obniżenia kwoty lub zwrotu różnicy podatku należnego nie stosuje się do nabywanych przez podatnika do dnia 30 czerwca 2015 r. paliw silnikowych, oleju napędowego oraz gazu, wykorzystywanych do napędu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) samochodów osobowych; 2) innych niż samochody osobowe pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, w których 	<p>Z uwagi na skutki budżetowe wynikające z wprowadzenia możliwości odliczania 50% kwoty podatku naliczonego od nabywanych paliw silnikowych do napędu pojazdów</p>

	<p>wydatki reprezentacyjne.</p> <p>Do czasu wejścia w życie przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym, państwa członkowskie mogą utrzymać wszystkie wyłączenia przewidziane w prawie krajowym w dniu 1 stycznia 1979 r. lub, w odniesieniu do państw członkowskich, które przystąpiły do Wspólnoty po tym terminie, przepisy obowiązujące w dniu ich przystąpienia.</p>		<p>liczba miejsc (siedzeń) łącznie z miejscem dla kierowcy wynosi:</p> <p>a) 1 – jeżeli dopuszczalna ładowność jest mniejsza niż 425 kg, b) 2 – jeżeli dopuszczalna ładowność jest mniejsza niż 493 kg, c) 3 lub więcej – jeżeli dopuszczalna ładowność jest mniejsza niż 500 kg.</p> <p>2. Przepis ust. 1 nie dotyczy pojazdów samochodowych, które są wykorzystywane przez podatnika wyłącznie do działalności gospodarczej.</p> <p>3. Dopuszczalna ładowność pojazdu oraz liczba miejsc (siedzeń), o których mowa w ust. 1 pkt 2, określona jest na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym. Pojazdy, które w dokumentach, o których mowa w zdaniu pierwszym, nie mają określonej dopuszczalnej ładowności lub liczby miejsc, uznaje się również za samochody osobowe, o których mowa w ust. 1 pkt 1.</p>	<p>wykorzystywanych do celów mieszanych czyli do działalności gospodarczej i do celów prywatnych proponuje się w art. 11 przejściowo (tj. do dnia 30 czerwca 2015 r.) ograniczyć to prawo, tzn. pozostawić do dnia 30 czerwca 2015 r. 100% zakaz odliczenia podatku dla nabywanych paliw do pojazdów objętych zasadą stand still (tzn. zakaz dotyczyłby przede wszystkim samochodów osobowych).</p>
--	--	--	--	---

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU

Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
art. 1 pkt 1 projektu – art. 2 pkt 34 ustawy o podatku od towarów i usług	w art. 2 dodaje się pkt 34 w brzmieniu: „34) pojazdach samochodowych – rozumie się przez to pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.”;	Wprowadzenie definicji „pojazdów samochodowych” rozwieje dotychczasowe wątpliwości dotyczące interpretacji tego pojęcia na płaszczyźnie ustawy o podatku od towarów i usług.
art. 1 pkt 3 projektu – art. 32 ust. 1 ustawy o podatku od towarów i usług	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 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 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 i 90 oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 92 ust. 3 pełnego prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę	Konieczność zmiany brzmienia ust. 1 w art. 32 wynika z propozycji uchylenia art. 88a ustawy o podatku od towarów i usług. Dokonano korekty odesłań do ww. uchylanego przepisu.

	<p>podatku naliczonego</p> <p>- organ podatkowy określa podstawę opodatkowania zgodnie z wartością rynkową, jeżeli okaże się, że związek ten miał wpływ na ustalenie wynagrodzenia z tytułu dostawy towarów lub świadczenia usług.</p>	
<p>art.1 pkt 6 projektu – art. 88a ustawy o podatku od towarów i usług</p>	<p>uchyla się art. 88a</p>	<p>Konieczność uchylecia tego przepisu wynika z faktu uregulowania materii zawartej w tym przepisie w innej jednostce redakcyjnej.</p>
<p>art. 1 pkt 8 projektu – art. 103 ust. 6 ustawy o podatku od towarów i usług</p>	<p>w art. 103 uchyla się ust. 6</p>	<p>Konieczność uchylecia tego przepisu wynika z faktu uchylecia art. 105 ustawy o podatku od towarów i usług – dokonano korekty odesłania do uchylanego przepisu.</p>
<p>art. 2 pkt 1 projektu – art. 5a pkt 19a ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych</p>	<p>w art. 5a pkt 19a otrzymuje brzmienie:</p> <p>„19a) samochodzie osobowym – oznacza to pojazd samochodowy w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, z wyjątkiem spełniającego wymagania techniczne:</p> <p>a) pojazdu samochodowego mającego jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą:</p>	<p>Konieczność dostosowania do wprowadzanych zmian w ustawie o podatku od towarów i usług.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - klasyfikowanego na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van lub - z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków, b) pojazdu samochodowego, który posiada kabinę kierowcy mającą jeden rząd siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu, c) pojazdu specjalnego, jeżeli z dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym wynika, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym, i jeżeli spełnione są również warunki zawarte w odrębnych przepisach określone dla następujących przeznaczeń: <ul style="list-style-type: none"> - agregat elektryczny/spawalniczy, - do prac wiertniczych, - koparka, koparko-spycharka, - ładowarka, - podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych, - żuraw samochodowy, d) pojazdów samochodowych określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 86a ust. 16 ustawy o podatku od towarów i usług; 	
<p>art. 2 pkt 2 projektu – art. 5d ustawy o podatku dochodowym od osób</p>	<p>uchyla się art. 5d;</p>	<p>j. w.</p>

fizycznych		
art. 2 pkt 3 projektu – art. 5e ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych	po art. 5d dodaje się art. 5e w brzmieniu: „Art. 5e. Spełnienie wymagań technicznych dla pojazdów samochodowych określonych w: 1) art. 5a pkt 19a lit. a i b stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację, oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu zawierającego odpowiednią adnotację o spełnieniu tych wymagań; 2) art. 5a pkt 19a lit. c stwierdza się na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.”;	j.w.
art. 2 pkt 4 lit. a projektu – art. 14 ust. 2 pkt 7f ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych	w art. 14 w ust. 2 w pkt 7f część wspólna otrzymuje brzmienie: „- w tej części, w jakiej dokonano korekty powodującej zwiększenie podatku odliczonego zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług;”	j.w.
art. 2 pkt 4 lit. b projektu – art. 14 ust. 2 d ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych	ust. 2d otrzymuje brzmienie: „2d. Przepis ust. 2 pkt 7f stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o której mowa w przepisach ustawy o podatku od towarów i usług.”;	j.w.
art. 2 pkt 5	w art. 23 w ust. 1 pkt 43 lit. c otrzymuje brzmienie:	j.w.

<p>lit. a projektu – art. 23 ust. 1 pkt 43 lit. c ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych</p>	<p>„c) kwota podatku od towarów i usług, nieuwzględniona w wartości początkowej środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, podlegających amortyzacji zgodnie z art. 22a-22o, lub dotycząca innych rzeczy lub praw niebędących środkami trwałymi lub wartościami niematerialnymi i prawnymi podlegającymi tej amortyzacji - w tej części, w jakiej dokonano korekty powodującej zmniejszenie podatku odliczonego zgodnie z przepisami ustawy o podatku od towarów i usług;”</p>	
<p>art. 2 pkt 5 lit. b projektu – art. 23 ust. 3c ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych</p>	<p>ust. 3c otrzymuje brzmienie: „3c. Przepis ust. 1 pkt 43 lit. c stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o której mowa w przepisach ustawy o podatku od towarów i usług.”</p>	<p>j.w.</p>
<p>art. 3 pkt 1 projektu – art. 4a pkt 9a ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych</p>	<p>w art. 4a pkt 9a otrzymuje brzmienie: „9a) samochodzie osobowym – oznacza to pojazd samochodowy w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, z wyjątkiem spełniającego wymagania techniczne: a) pojazdu samochodowego mającego jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub</p>	<p>j.w.</p>

	<p>trwałą przegrodą:</p> <ul style="list-style-type: none"> - klasyfikowanego na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van lub - z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków, b) pojazdu samochodowego, który posiada kabinę kierowcy mającą jeden rząd siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu, c) pojazdu specjalnego, jeżeli z dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym wynika, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym, i jeżeli spełnione są również warunki zawarte w odrębnych przepisach określone dla następujących przeznaczeń: <ul style="list-style-type: none"> - agregat elektryczny/spawalniczy, - do prac wiertniczych, - koparka, koparko-spycharka, - ładowarka, - podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych, - żuraw samochodowy, d) pojazdów samochodowych określonych w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 86a ust. 16 ustawy o podatku od towarów i usług; 	
<p>art. 3 pkt 2 projektu – art. 4c ustawy o podatku dochodowym od osób</p>	<p>uchyla się art. 4c</p>	<p>j.w.</p>

prawnych		
art. 3 pkt 3 projektu – art. 4d ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych	po art. 4c dodaje się art. 4d w brzmieniu: „Art. 4d. Spełnienie wymagań technicznych dla pojazdów samochodowych określonych w: 1) art. 4a pkt 9a lit. a i b stwierdza się na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację, oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu zawierającego odpowiednią adnotację o spełnieniu tych wymagań; 2) art. 4a pkt 9a lit. c stwierdza się na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.	j.w.
art. 3 pkt 4 lit. a projektu – art. 12 ust. 1 pkt 4g ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych	w art. 12 w ust. 1 pkt 4g część wspólna otrzymuje brzmienie: „– w tej części, w jakiej dokonano korekty powodującej zwiększenie podatku odliczonego zgodnie z ustawą o podatku od towarów i usług;”	j.w.
art. 3 pkt 4 lit. b projektu – art. 12 ust. 10 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych	ust. 10 otrzymuje brzmienie: „10. Przepis ust. 1 pkt 4g stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o której mowa w ustawie o podatku od towarów i usług.	j.w.

<p>art. 3 pkt 5 lit. a projektu – art. 16 ust. 1 pkt 46 lit. c ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych</p>	<p>w art. 16 w ust. 1 w pkt 46 lit. c otrzymuje brzmienie: „c) kwota podatku od towarów i usług, nieuwzględniona w wartości początkowej środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, podlegających amortyzacji zgodnie z art. 16a–16m, lub dotycząca innych rzeczy lub praw niebędących środkami trwałymi lub wartościami niematerialnymi i prawnymi podlegającymi tej amortyzacji – w tej części, w jakiej dokonano korekty powodującej zmniejszenie podatku odliczonego zgodnie z ustawą o podatku od towarów i usług;</p>	<p>j.w.</p>
<p>art. 3 pkt 5 lit. b projektu – art. 16 ust. 7c ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych</p>	<p>ust. 7c otrzymuje brzmienie: „7c. Przepis ust. 1 pkt 46 lit. c stosuje się odpowiednio w przypadku zmiany prawa do obniżenia kwoty podatku należnego o kwotę podatku naliczonego, o której mowa w ustawie o podatku od towarów i usług.</p>	<p>j.w.</p>
<p>art. 4 pkt 1 projektu – art. 72 ustawy Prawo o ruchu drogowym</p>	<p>w art. 72: 1) w ust. 1 uchyla się pkt 8; 2) uchyla się ust. 1a.</p>	<p>Propozycja uchylenia pkt 8 w ust. 1 oraz ust. 1a w art. 72 ustawy Prawo o ruchu drogowym jest konsekwencją proponowanych zmian w ustawie o podatku od towarów i usług w zakresie likwidacji obowiązku uzyskiwania zaświadczeń z urzędu skarbowego dla potrzeb rejestracji pojazdów sprowadzanych z innych państw członkowskich UE.</p>
<p>art. 4 pkt 2 projektu – art. 74 ust. 2a ustawy</p>	<p>w art. 74 ust. 2a otrzymuje brzmienie: „2a. Czasowej rejestracji, o której mowa w ust. 2 pkt 1, można dokonać, pomimo braku dołączonych do wniosku o rejestrację dokumentów, o których</p>	<p>Dokonano korekty odesłania do uchylanego przepisu art. 72 ust. 1 pkt 8.</p>

Prawo o ruchu drogowym	mowa w art. 72 ust. 1 pkt 6 i 6a. Dokumenty te powinny zostać złożone przed wydaniem dowodu rejestracyjnego.”.	
art. 5 projektu – art. 56a ustawy Kodeks karny skarbowy	<p> dodaje się art. 56a w brzmieniu:</p> <p> „Art. 56a. § 1. Podatnik, który wbrew obowiązkowi nie składa właściwemu organowi podatkowemu informacji, o której mowa w art. 86a ust. 12 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, albo składa ją po terminie lub podaje w niej dane niezgodne ze stanem rzeczywistym, dokonując odliczenia podatku niezgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług, podlega karze grzywny do 720 stawek dziennych.</p> <p> § 2. W wypadku mniejszej wagi, sprawca czynu zabronionego określonego w § 1 podlega karze grzywny za wykroczenie skarbowe.</p> <p> § 3. Nie podlega karze określonej w § 1 i § 2 podatnik, który złożył właściwemu organowi podatkowemu informację, o której mowa w art. 86a ust. 12 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, po terminie, jeżeli złożenie tej informacji nastąpiło przed dniem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rozpoczęcia czynności sprawdzających w zakresie podatku od towarów i usług; 2) doręczenia zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli podatkowej lub postępowania kontrolnego w ramach kontroli skarbowej w zakresie podatku od towarów i usług, a w przypadku gdy nie stosuje się zawiadomienia – przed dniem wszczęcia takiej kontroli lub postępowania , jeśli nie miał miejsca przypadek wskazany w pkt 1; 	<p>Uregulowanie nowych czynów zabronionych, sankcjonujących niewywiązywanie się lub nienależyte wywiązywanie się przez podatników z obowiązków informacyjnych nałożonych projektowanymi przepisami ustawy o podatku od towarów i usług.</p>

	3) wszczęcia postępowania podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług, jeśli nie miały miejsca przypadki wskazane w pkt 1 i 2.”.	
art. 6 projektu – ust. 11 w części II załącznika do ustawy o opłacie skarbowej	w załączniku w części II uchyla się ust. 11.	Konsekwencja proponowanych zmian w ustawie o podatku od towarów i usług w zakresie likwidacji obowiązku uzyskiwania zaświadczeń z urzędu skarbowego dla potrzeb rejestracji pojazdów sprowadzanych z innych państw członkowskich UE.
art. 7 projektu	<p>Art. 7. 1. W przypadku użycia (wykorzystywania) przez podatnika do celów innych niż działalność gospodarcza podatnika pojazdów samochodowych nabytych, importowanych lub wytworzonych przez podatnika, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przy których nabyciu, imporcie lub wytworzeniu kwotę podatku naliczonego stanowiło 50% lub 60% kwoty podatku:</p> <p>1) wynikającej z faktury otrzymanej przez podatnika,</p> <p>2) należnego z tytułu:</p> <p>a) świadczenia usług, dla którego zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1 podatnikiem jest ich usługobiorca,</p> <p>b) dostawy towarów, dla której zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1 podatnikiem jest ich nabywca,</p> <p>c) wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów,</p> <p>3) należnego, w przypadku, o którym mowa w art. 33a ustawy zmienianej w art. 1,</p> <p>4) wynikającej z otrzymanego dokumentu celnego,</p>	Uniknięcie podwójnego opodatkowania w stosunku do samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych objętych ograniczonym prawem do odliczenia (w tym użytkowanych na podstawie umowy najmu, leasingu lub umów o podobnym charakterze) do wysokości 50% lub 60% nie więcej niż odpowiednio 5000 zł lub 6000 zł, które są wykorzystywane przez podatnika na cele niezwiązane z prowadzeniem przedsiębiorstwa.

	<p>deklaracji importowej w przypadku, o którym mowa w art. 33b ustawy zmienianej w art.1, oraz z decyzji, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 oraz art. 34 tej ustawy</p> <p>- nie więcej jednak niż odpowiednio 5 000 zł lub 6 000 zł, nie stosuje się art. 8 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.</p> <p>2. Dla potrzeb ust. 1 przepis art. 8 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się odpowiednio.</p>	
art. 8 projektu	<p>Art. 8. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 4 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nabytych, importowanych, wytworzonych przez podatnika lub używanych na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy:</p> <p>1) ewidencję, o której mowa w art. 86a ust. 4 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, prowadzi się począwszy od dnia, w którym poniesiono pierwszy, od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wydatek związany z tymi pojazdami;</p> <p>2) informację, o której mowa w art. 86a ust. 12 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, składa się w terminie 7 dni od dnia, w którym poniesiono pierwszy, od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wydatek związany z tymi pojazdami.</p>	<p>Konieczność uregulowania kwestii terminu składania informacji oraz prowadzenia stosownej ewidencji przebiegu pojazdu w odniesieniu do pojazdów nabytych lub użytkowanych na podstawie umów najmu, dzierżawy, leasingu lub innych umów o podobnym charakterze przed dniem wejścia w życie przedmiotowej ustawy.</p>
art. 9 projektu	<p>Art. 9. 1. Dodatkowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 86a ust. 10 pkt 1 ustawy zmienianej w</p>	<p>Konieczność uregulowania kwestii przeprowadzania dodatkowego badania technicznego w okresie przejściowym.</p>

	<p>art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, powinno być przeprowadzone w terminie najbliższego obowiązkowego okresowego badania technicznego, nie później jednak niż przed upływem 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>2. Jeżeli przed terminem najbliższego obowiązkowego badania technicznego lub przed upływem 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pojazd, o którym mowa w art. 86a ust. 9 pkt 1 i 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jest przedmiotem dostawy, dodatkowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 86a ust. 10 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, powinno być przeprowadzone nie później niż przed dniem dokonania dostawy.</p> <p>3. Zaświadczenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dla pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność na potrzeby stosowania art. 86a ust. 9 pkt 1 lit. a tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p>	
art. 10 projektu	<p>Art. 10. 1. Przepisy art. 90b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do pojazdów samochodowych nabytych, importowanych lub wytworzonych przez podatnika od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 2.</p> <p>2. Przepisy art. 90b ust. 1 pkt 2 oraz ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym</p>	Regulacja zastosowania systemu korekt wprowadzanego w art. 90b ustawy o podatku od towarów i usług w odniesieniu do pojazdów nabywanych przed dniem wejścia w życie przedmiotowej ustawy.

	niniejszą ustawą, stosuje się również odpowiednio do sprzedaży pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 7.	
art. 12 projektu	<p>Art. 12. 1. W przypadku pojazdów samochodowych będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w stosunku do których na dzień poprzedzający dzień wejścia w życie niniejszej ustawy kwotę podatku naliczonego stanowiła cała kwota podatku od towarów i usług wykazanego na fakturze, nie stosuje się art. 86a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w odniesieniu do wydatków, o których mowa w art. 86a ust. 2 pkt 2 tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>2. Przepis ust. 1 ma zastosowanie w odniesieniu do umów, o których mowa w tym przepisie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) bez uwzględnienia zmian umowy dokonywanych po wejściu w życie niniejszej ustawy oraz 2) pod warunkiem, że: <ol style="list-style-type: none"> a) pojazdy samochodowe będące przedmiotem tych umów zostały wydane podatnikowi przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, b) umowa została zarejestrowana przez podatnika dokonującego odliczenia we właściwym dla niego urzędzie skarbowym najpóźniej w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 	Zachowanie praw nabytych w zakresie pojazdów samochodowych będących przedmiotem umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w stosunku do których podatnikowi przysługiwało na dzień poprzedzający dzień wejścia w życie niniejszej ustawy nieograniczone prawo do odliczenia.
art. 13 projektu	Art. 13. 1. Przepisy ustaw zmienianych w art. 2 i art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,	Konieczność uregulowania kwestii stosowania nowych zasad związanych ze zmianami definicji samochodu osobowego w podatkach dochodowych.

	<p>stosuje się do samochodów osobowych:</p> <p>1) nabytych lub wytworzonych przez podatnika od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;</p> <p>2) używanych na podstawie umowy najmu, dzierżawy, leasingu lub innej umowy o podobnym charakterze zawartej od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>2. W przypadku, o którym mowa w art. 10 ust. 2, przepisy art. 14 ust. 2 pkt 7f i ust. 2d oraz art. 23 ust. 1 pkt 43 lit. c i ust. 3c ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 12 ust. 1 pkt 4g i ust. 10 oraz art. 16 ust. 1 pkt 46 lit. c i ust. 7c ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się odpowiednio.</p>	
art. 14 projektu	<p>Art. 14. W przypadku gdy przed dniem 1 stycznia 2015 r. dokonano czasowej rejestracji, o której mowa w art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 4, bez dołączonego do wniosku o rejestrację zaświadczenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 8 tej ustawy, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 1 stycznia 2015 r., wydanie dowodu rejestracyjnego po dniu 1 stycznia 2015 r. nie wymaga złożenia tego zaświadczenia.</p>	<p>Konieczność uregulowania zasad postępowania w przypadkach dokonania przed dniem 1 stycznia 2015 r. czasowej rejestracji bez dołączenia do wniosku ww. zaświadczenia.</p>
art. 15 projektu	<p>Przepis art. 7 stosuje się do rozliczeń za okresy rozliczeniowe rozpoczynające się od dnia 1 stycznia 2014 r.</p>	<p>Usunięcie niepewności prawnej po utracie mocy art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz ustawy o transporcie drogowym – stosowanie przepisu art. 7 z mocą od dnia 1 stycznia 2014 r.</p> <p>Jest to przepis korzystny dla podatników.</p>
art. 16 projektu	<p>Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 8 i 9, art. 4 i 6,</p>	<p>W związku ze skutkami dla jednostek samorządu terytorialnego z tytułu</p>

	które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.	mniejszych wpływów z opłaty skarbowej (likwidacja obowiązku wydawania zaświadczeń, o których mowa w art. 105 ustawy o VAT) przewidziano, że art. 1 pkt 8 i 9, art. 4 i art. 6 wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2015 r., w którym to roku ubytki w opłacie skarbowej zostaną pokryte dodatkowymi wpływami z podatków dochodowych (zmiany będące konsekwencją zmian w VAT).
--	--	---



Warszawa, 19 stycznia 2014 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1923.2013.2014/10/akr

dot.: RM-10-7-14, UC111 z 27.01.2014 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 oraz niektórych innych ustaw 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 oraz niektórych innych ustaw pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię:

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych

Podpis: Artur Iskra-Byr
Artur Iskra-Byr

Do wiadomości:

Pan Mateusz Szczurek

Minister Finansów

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW¹⁾**

z dnia

**w sprawie wzoru informacji o pojazdach samochodowych wykorzystywanych wyłącznie
do działalności gospodarczej**

Na podstawie art. 86a ust. 15 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Określa się wzór informacji o pojazdach samochodowych wykorzystywanych wyłącznie do działalności gospodarczej, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER FINANSÓW

¹⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. Nr 248, poz. 1481).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1342, 1448, 1529 i 1530 oraz z 2013 r. poz. 35, 1027 i 1608.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie wydaje się na podstawie art. 86a ust. 15 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. Nr 177, poz. 1054, z późn. zm.), w związku ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) w zakresie wprowadzenia zasad „pełnego” odliczania podatku naliczonego VAT od wydatków związanych z pojazdami samochodowymi wykorzystywanymi przez podatnika wyłącznie do działalności gospodarczej.

Dokonanie pełnego odliczania podatku VAT od pojazdów przeznaczonych wyłącznie do działalności gospodarczej uwarunkowane będzie co do zasady złożeniem informacji o tych pojazdach oraz prowadzeniem ewidencji przebiegu pojazdu zgodnie z art. 86a ust. 4 pkt 1 i ust. 12 ustawy o podatku od towarów i usług.

W związku z powyższym, zachodzi konieczność określenia wzoru informacji składanej przez ww. podatników.

Wzór informacji o pojazdach samochodowych wykorzystywanych wyłącznie do działalności gospodarczej zawiera informacje umożliwiające organowi podatkowemu identyfikację tych pojazdów u podatnika, tj.: markę, model, kolor, numer rejestracyjny, rok produkcji, datę nabycia. Ponadto zawarta jest informacja o dacie poniesienia pierwszego wydatku związanego z tymi pojazdami oraz dacie zmiany wykorzystania pojazdu samochodowego.

Zakres projektu rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowany akt prawny

Projektowane rozporządzenie będzie miało przede wszystkim wpływ na podatników podatku od towarów i usług wykorzystujących pojazdy samochodowe wyłącznie do działalności gospodarczej w kontekście prawa do „pełnego” odliczenia podatku naliczonego VAT od wydatków związanych z ww. pojazdami samochodowymi.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie poddany konsultacjom społecznym równoległe z uzgodnieniami zewnętrznymi. Projekt zostanie przekazany do 14 partnerów społecznych, tj.: Business Centre Club, Stowarzyszenia Księgowych w Polsce, Naczelnej Rady Adwokackiej, Fundacji Rozwoju Rachunkowości, Krajowej Izby Biegłych Rewidentów, Naczelnej Rady Zrzeszeń Handlu i Usług, Krajowej Rady Doradców Podatkowych, Krajowej Izby Gospodarczej, Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej, Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych LEWIATAN, Krajowej Rady Radców Prawnych, Polskiej Rady Biznesu, Polskiej Izby Handlu oraz Polskiej Organizacji Handlu i Dystrybucji.

3. Wpływ projektowanego aktu prawnego:

a) na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na finanse publiczne, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego z uwagi na charakter zmian zaproponowanych w rozporządzeniu,

b) na rynek pracy

wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy z uwagi na charakter zmian zaproponowanych w rozporządzeniu,

c) na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

z uwagi na charakter projektowanych przepisów rozporządzenia, nie przewiduje się wpływu projektu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw,

d) na sytuację i rozwój regionalny

przedmiotowe rozporządzenie nie wywiera wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

4. Źródła finansowania

Wprowadzenie w życie regulacji zawartych w projektowanym rozporządzeniu nie wymaga dodatkowych nakładów finansowych.

C. DANE POJAZDU SAMOCHODOWEGO WYKORZYSTYWANEGO WYŁĄCZNIE DO DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ

Lp.	Marka	Model	Kolor	Numer rejestracyjny	Rok produkcji	Data nabycia pojazdu ²⁾ (dzień-miesiąc-rok)	Data poniesienia pierwszego wydatku ³⁾ (dzień-miesiąc-rok)	Data zmiany wykorzystania ⁴⁾ (dzień-miesiąc-rok)
a	b	c	e	f	g	h	i	j
1					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____
2					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____
3					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____
4					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____
5					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____
6					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____
7					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____
8					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____
9					_____	____.____.____	____.____.____	____.____.____

D. PODPIS PODATNIKA LUB OSOBY REPREZENTUJĄCEJ PODATNIKA.

8. Imię	9. Nazwisko
10. Data wypełnienia (dzień-miesiąc-rok) _____	11. Podpis (i pieczęć) podatnika lub osoby reprezentującej podatnika

E. ADNOTACJE URZĘDU SKARBOWEGO

12. Uwagi urzędu skarbowego	
13. Identyfikator przyjmującego formularz	14. Podpis przyjmującego formularz

1) Aktualizację informacji składa się w przypadku zmiany wykorzystania pojazdu samochodowego. Aktualizację należy złożyć najpóźniej na 7 dni przed dniem, w którym nastąpi ta zmiana.

2) W przypadku importu – data importu, a w przypadku oddania pojazdu do użytkowania po jego wytworzeniu – data oddania do użytkowania.

3) Dotyczy wydatku innego niż nabycie pojazdu.

4) Wypełnia się tylko w przypadku zaznaczenia kwadratu nr 2 w poz. 5.

Pouczenie

Za podanie nieprawdy lub zatajenie prawdy grozi odpowiedzialność przewidziana w Kodeksie Karnym skarbowym.