

KPRM



AA704857

, 11 luty 2021.

Premier Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej
Mateusz Morawiecki
Warszawa



P e t y c j a

Na podstawie art. 2.1. Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2014 poz. 1195), Składam na pańskie ręce Petycję w sprawie konieczności przeprowadzenia prac legislacyjnych zmieniających Ustawę z dnia 19 marca 2004 roku Prawo celne (Dz.U.2020.1382). której tekst obowiązuje od 13 sierpnia 2020 roku, w zakresie opłat celnych od importowanych samochodów oraz przepisów pochodnych.

W daleko idącym uproszczeniu przedstawię bardzo zacofaną ustrojowo koncepcję opłat celnych o archaicznych, komunistycznych korzeniach.

Na podstawie portalu :

<https://www.pit.pl/aktualnosci/kwestie-celno-podatkowe-importu-samochodow-osobowych-941477>

cytuję artykuł pana Roberta Nogackiego z dnia 28 listopada 2018.

Kwestie celno-podatkowe importu samochodów osobowych.

Rynek używanych samochodów osobowych w Polsce jest zdominowany przez używane pojazdy sprowadzone z innych krajów UE, przede wszystkim z Niemiec, Francji, Holandii i Belgii. Jednak pomimo zdecydowanej dominacji na rynku wewnętrznym pojazdów używanych, samochodów sprowadzonych z krajów UE, istnieje znaczny rynek używanych pojazdów sprowadzonych np. ze Stanów Zjednoczonych. Ma to związek z atrakcyjną ceną używanych pojazdów na rynku amerykańskim. Jednak zanim podejmiemy decyzję o imporcie samochodu osobowego ze Stanów Zjednoczonych, powinniśmy taką decyzję oprzeć na dokładnym rachunku ekonomicznym, ponieważ sprowadzenie pojazdu z USA wiąże się z koniecznością poniesienia znacznych dodatkowych wydatków, które musimy doliczyć do ceny zakupu samochodu i które wiążą się ze sprowadzeniem pojazdu ze Stanów Zjednoczonych. Należą do nich głównie: znaczne koszty transportu zakupionego pojazdu oraz należności celno-podatkowe, które należy uiścić po wprowadzeniu pojazdu na obszar celny Unii Europejskiej.

Obowiązujące zasady

Zgodnie z prawem wspólnotowym wprowadzenie samochodu na obszar celny Unii lub jego wyprowadzenie z tego obszaru powoduje z mocy prawa powstanie obowiązków i uprawnień przewidzianych w przepisach prawa celnego. Przepisy prawa celnego w odróżnieniu od regulacji dotyczących podatków są regulowane wyłącznie przepisami prawa wspólnotowego.

Prawo wspólnotowe w sposób kompletny i szczegółowy reguluje procedurę dopuszczenia do obrotu importowanych pojazdów samochodowych. Sama procedura nie jest może skomplikowana, ale jest dosyć uciążliwa, tym bardziej że zgłoszenie celne dopuszczające importowany pojazd do swobodnego obrotu należy składać w formie elektronicznej za pomocą specjalistycznego oprogramowania. Jeżeli jednak zdecydujemy się na samodzielne dokonanie tych czynności, musimy pamiętać o kilku podstawowych zasadach.

Otóż zgłoszenie celne do procedury dopuszczenia do obrotu ma charakter deklaracji podatkowej, a więc za prawdziwość danych zawartych w takiej deklaracji odpowiada zgłaszający. W przypadku podania nieprawdziwych danych w zgłoszeniu celnym istnieje możliwość narażenia się na odpowiedzialność karną. Poza tym podstawowe dane, które należy umieścić w zgłoszeniu celnym, dotyczą m.in. wskazania właściwego kodu taryfy celnej, do którego został zaklasyfikowany sprowadzony pojazd oraz kraju pochodzenia (ostatniej rejestracji) samochodu, jak również właściwego określenia wartości celnej wraz z określeniem należności celno-podatkowych w stosownej wysokości.

Należności celno-podatkowe

Samochody osobowe, zgodnie ze wspólnotową Taryfą Celną, klasyfikowane są pod pozycją 8703. Jednak wskazanie pozycji z Taryfy Celnej, do której są przypisane samochody osobowe, jest niewystarczające, gdyż dla prawidłowego zaklasyfikowania samochodu osobowego konieczne jest wskazanie pełnego kodu CN zawierającego precyzyjne dane w zakresie pojazdu, który stanowi przedmiot importu, oraz rodzaju napędu. Właściwe zaklasyfikowanie samochodu do kodu Taryfy Celnej, oprócz funkcji statystycznej, ma również wpływ na wysokość należności celno-podatkowych należnych od sprowadzonego samochodu.

Wskazanie kraju pochodzenia, a w zasadzie ostatniej rejestracji pojazdu, ma z kolei wpływ na wysokość stawki celnej zastosowanej do obliczenia należności celnych w zgłoszeniu celnym. Stawka celna na pojazdy osobowe importowane z USA wynosi 10% ad valorem od wartości celnej importowanego pojazdu.

Kolejnym elementem, który obligatoryjnie należy wskazać w zgłoszeniu celnym, jest wartość celna importowanego pojazdu. Zgodnie z przepisami wspólnotowymi wartość

celna to cena faktycznie zapłacona lub należna w rozumieniu przepisów celnych obejmująca wszystkie płatności, które zostały lub mają zostać dokonane, jako warunek sprzedaży przywożonych towarów przez kupującego na rzecz sprzedającego, w tym również na rzecz osób trzecich, z pewnymi wyłączeniami. Do ceny faktycznie zapłaconej lub należnej, w celu określenia właściwej kwoty wartości celnej, zgłaszający musi doliczyć wszystkie koszty związane z transportem samochodu do pierwszego portu na terytorium UE, jak i wszelkiego rodzaju prowizje związane z zakupem pojazdu, z wyłączeniem prowizji od zakupu, oraz koszty ewentualnego składowania pojazdu od momentu zakupu na terytorium USA do załadunku środka transportu.

Praktyka ustalania należności

Podstawowym dokumentem handlowym służącym do ustalenia wartości celnej jest faktura lub rachunek, w której określona jest wartość transakcyjna zakupionego pojazdu. Co istotne, wartość transakcyjna stanowi podstawę do określenia wartości celnej pojazdu, gdyż jest ona niejednokrotnie kwestionowana przez organy celne. Po ewentualnym zakwestionowaniu wykazanej w zgłoszeniu celnym wartości celnej sprowadzonego pojazdu wartość ta ustalana jest metodami zastępczymi przez właściwe organy.

Po wskazaniu kwoty wartości celnej w zgłoszeniu celnym importer musi określić należności celno-podatkowe ciężące na importowanym pojeździe. Przede wszystkim należy określić kwotę długu celnego, która jest iloczynem wartości celnej oraz procentowej stawki celnej.

Następnie w przypadku importu samochodów osobowych importer musi określić wysokość podatku akcyzowego należnego z tytułu importu pojazdu. Stawka podatku akcyzowego jest uzależniona od pojemności silnika i wynosi 3,1% wartości pojazdu w przypadku, jeśli auto ma silnik o pojemności do 2000 cm³ lub 18,6% wartości pojazdu w przypadku, jeśli auto ma silnik o pojemności powyżej 2000 cm³. Podstawą określenia podatku akcyzowego jest suma wartości celnej pojazdu oraz kwoty długu celnego. Natomiast wysokość podatku jest iloczynem stawki podatku akcyzowego i podstawy jego określenia. Tak wyliczona kwota akcyzy winna zostać zadeklarowana przez importera w zgłoszeniu celnym.

Podatek VAT

Ostatnim elementem służącym do określenia należności celno-podatkowych jest wyliczenie należnego podatku VAT od sprowadzonego samochodu. Stawka tego podatku od importowanych pojazdów wynosi 23%. Podstawą do określenia podatku VAT jest suma wartości celnej pojazdu, długu celnego oraz podatku akcyzowego. Wysokość należnego podatku VAT stanowi iloczyn stawki podatku VAT oraz podstawy jego określenia.

Tak wyliczone należności importer jest zobowiązany uiścić przed dopuszczeniem importowanego pojazdu do swobodnego obrotu.

Przed podjęciem decyzji o imporcie każdy z potencjalnych posiadaczy samochodów zagranicznych powinien dokonać precyzyjnej oceny symulacji, czy nabycie takiego samochodu jest tańszą alternatywą na zakup samochodu oraz przy okazji, czy jest w stanie samodzielnie dokonać właściwych wyliczeń podatkowych na podstawie posiadanych dokumentów, gdyż może się okazać, że ulubiony samochód to nie tylko drogie opłaty za jego sprowadzenie, ale i ewentualny spór z organami celno-skarbowymi, w tym nawet organami ścigania.

Tyle cytat. Od tego momenty chciałbym Pana zainteresować istotą problemu, mianowicie ustalonymi stawkami celnymi do i od 2000 ccm pojemności silnika importowanego samochodu. Jak wiemy z przepisów oraz artykułu, stawki wynoszą **3,6 %** i **18,6 %**.

Dalsze dane do analizy problemu. W roku 2019 do Polski zaimportowano **1 000 019** a w roku 2020 - **848 154** sztuk samochodów.

Śledząc historię powstawania tych zapisów ustaliłem, że rodziły się w okresie postkomunistycznej transformacji, kiedy zbiurokratyzowana administracja państwowa była zorientowana na wygodę wówczas jeszcze komunistycznych urzędników. W tle tych dwóch stawek pojawia się lobby ówczesnych importerów samochodów nowych, którzy uzgodnili opisywane stawki pod płaszczykiem ochrony środowiska twierdząc, że samochody małowitrazowe pozostaną bardziej korzystne. Prawda była taka, iż polskie społeczeństwo było tym zmuszone do pójścia po samochody nowe. Proces ten utrwalił się na przestrzeni ostatnich mniej więcej 30 lat.

Po pierwsze należy sobie uzmysłowić najprostsze pytanie w sprawie. Dlaczego ustalono 3,6 i 18,6 a nie 4 i np. 15 %. Nie znalazłem do dzisiaj racjonalnego uzasadnienia. Jak zwykle w Polsce po prostu w tamtym czasie przy okrągłym stole w samochodowej „Magdalence” warszawka dogadała się z pierwszymi importerami.

Po upływie 30 lat przyszedł czas na zmiany z wielu powodów. Podam podstawowe. Wówczas nie było jednolitej bazy pojazdów jak również usystematyzowanych katalogów cech samochodów. Administracja była „papierowa”. Procedura była w dużej mierze uznaniowa a co za tym idzie pro korupcyjna. Nieszczęsny system był narażony na znaczną ingerencję w proces celny.

Obecnie państwo dysponuje systemem CEPIK, ale przede wszystkim dysponuje dokładnymi danymi dotyczącymi pojedynczego pojazdu w oparciu o system VIN. Otóż samochód opuszczając bramy wytwórni posiada określoną dokładnie wartość pojemności silnika. Na przestrzeni owych 30 lat nastąpiły zmiany w projektowaniu silników. W tamtym okresie faktycznie Polacy znali polskie samochody o pojemności 650 ccm Fiat 126p i 1500 ccm Fiat 125p i Polonez. Import rozszerzył oczywiście wachlarz silników. Bariera 2000 ccm była postawiona m.in. dla ochrony Nysy, Żuka i Tarpana przed importem samochodów dostawczych, w których były montowane silniki 2300 ccm.

Dzisiaj znajdujemy pojemności np. 1237 ccm., 1798 ccm., 2196 ccm., etc.

Petycją niosę następujące przesłanie.

Otóż przeprowadziłbym analizę opartą o matematykę. Po pierwsze ustaliłbym wpływy budżetowe z tytułu cła za okres ostatnich np. pięciu lat.

W drugiej kolejności ustaliłbym wielkość importowanych pojazdów również w tych 5 latach.

Po trzecie dla każdego roku pogrupowałbym pojazdy na pojemności np. co 100 cm sześciennych i usystematyzowałbym to w tabelach.

Na tej podstawie oceniłbym wartość w określonych grupach pojemności silników niejako 1 centymetra sześciennego pojemności.

Analizując wszystkie dane, na końcu uzyskałbym dla kolejnych lat 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 średnią wartość stawki celnej przypadającą na 1 centymetr sześcienny importowanego silnika.

Analizę można przeprowadzić dla uzyskania szerszego spektrum danych nawet od roku 2010. Przypomnę w roku 2019 zaimportowano ponad milion aut.

Po ustaleniu wartości 1 cm sześciennego i ustaleniu średniej pojemności silnika np. z ostatniego roku oraz prognozowanej potrzeby budżetowej w ustawie budżetowej na rok kolejny, zmieniłbym tak przepisy aby występowała jedna stawka celna dla wszystkich samochodów niezależnie od pojemności silnika, która w formie prognozy np. w rozporządzeniu przekazywana byłaby w ostatnim kwartale roku poprzedzającego.

Przykład matematyczny : rok 2020 ilość samochodów 848 154. Średnia ustalona pojemność silnika np. 1735 cm sześciennych. Wpływy budżetowe „X” - powiedzmy 5 mld złotych (należy to ustalić).

Takie wyliczenia pozwolą ustalić, że nie trzeba Polaków męczyć postkomunistycznymi stawkami celnymi ale ustalić, że stawka będzie wyliczana w czytelny sposób

„ZA CENTYMETR POJEMNOŚCI”.

Importem samochodów, dystrybucją, naprawami, dokumentami, etc., zajmuje się około 180 tysięcy osób (ostrożne szacunki). Ale nawet nie to jest istotne. Po raz pierwszy powstanie czytelny pro państwowy i jednocześnie pro obywatelski system. Zapewni wpływy do budżetu, uprości procedurę czyniąc ją czytelną i podniesie morale podatnika w obliczu pojawienia się po prostu logicznego przepisu.

Nie dysponuję dokładnymi danymi. Przedstawiam pomysł i mechanizm. Efektem takiego działania powinien być ustawowy a w ślad za tym medialny komunikat, że od roku 2022 w Polsce będzie obowiązywała jedna stawka ogłaszana we wrześniu roku 2021 powiedzmy 3,71 PLN a może 5,06 PLN.

Polacy, zapewniam Pana, przyklasną takiemu rozwiązaniu. Ale i to nie wszystko z mojego uzasadnienia.

Wiemy, że po okresie komunizmu zostały Polakom paliwa z dodatkiem ołowiu. Lata trwało przechodzenie na benzyny bezołowiowe.

Obecnie kwestie ochrony środowiska nie regulują już pojemności silników, a ich ustawienia w zakresie spalania, ustawień już elektronicznych a przede wszystkim w Polsce, unijne przepisy w zakresie dopuszczalnej emisji spalin, obecnie Euro 6.

Dalej wszyscy producenci stosują technikę doładowania silników sprężonym powietrzem. I tak silnika 1332 ccm bez doładowania posiada np. 120 KM a ten sam z doładowaniem np. 160 KM. Nie ma żadnej logiki w obecnych stawkach celnych w relacji do takiego ustalenia.

Przy okazji chciałbym uświadomić Panu, że do momentu skutecznego zarejestrowania pojazdu przeciętny Polak musi zgromadzić około 10 - 15 stron dokumentów. W tym miejscu uprzejmie sugeruję, aby dostarczono Panu przykładową teczkę w formie kserokopii z dowolnego wydziału komunikacji, aby zorientował się Pan jakie urzędnicze bzdury tam występują. Urzędniczy „kogel-mogel” zaświadczeń o rzeczach oczywistych.

Na to również mam receptę. Stworzyłbym jednolity system opłat oparty o jednorazowe konto bankowe oczywiście w bankach PKO.

Konto takie pozwalałoby po uruchomieniu go również z poziomu ePUAP na dokonanie opłat wszystkich należności celnych, VAT, etc., wg elektronicznego kalkulatora, który zaczynałby swoją funkcjonalność od „proszę wpisać numer VIN pojazdu”, etc., lub coś podobnego. PKO musiałyby przechowywać te dane do okresu przedawnienia.

Po wypełnieniu wszystkich pól system generowałby gotowy plik, który wpływałby do właściwego wydziału komunikacji wraz z badaniem technicznym i innymi dokumentami.

Polak po raz pierwszy w swoim życiu po dokonaniu wszystkich opłat z uśmiechem na twarzy mógłby odebrać tablice rejestracyjne oraz dowód w urzędzie lub „kliknąć” proszę o przesłanie pocztą za dodatkowe nie wiem 15,50 PLN zapłacone z góry wraz z wcześniejszymi opłatami.

Na koniec na portalu „e-rejestracja” czy „e-cio” zamieściłbym zapis, że podawanie fałszywych danych zagrożone jest określoną karą z kodeksu karnego oraz, że ściganie trwa przez okres lat chyba 5 a nadto, że w przypadku ustalenia nieprawidłowości ze strony służb skarbowych trzeba będzie zapłacić poprawioną kwotę wraz z odsetkami nawet pomimo zbycia pojazdu również w okresie podatkowych 5 lat.

Tyle propozycje. A teraz najważniejsza wskazówka dla Pana. Otóż podstawą manipulacji w całym systemie pozostaje nagminne zaniżanie wartości pojazdów, w mniejszym stopniu na fakturach, w większym na umowach kupna za granicą.

Rozmontowałbym ten system podatkowego oszustwa w prosty sposób. Mianowicie wszystkie samochody mają swoją internetową cenę. Połączyłbym opcję „nie oszukuj” z sankcją karną. Innymi słowy cała procedura musi sugerować nieopłacalność kombinowania. Zwłaszcza, że procentowym wskaźnikiem przyznającym korzyść finansową promowałbym samochody z historią np. do lat 5.

Innymi słowy od cen internetowych odliczałbym należności celno-podatkowe i na tej podstawie celowałbym w owe stawki. Do opisanego kalkulatora podpiąłbym niejawni analizator „wpisów skrajnie niskich” i te nagminne kontrolował również poza Polską w krajach zakupu auta - dla przykładu. W ramach pomocy prawnej.

Życzę powodzenia w uzdrowieniu tej archaicznej i patologicznej koncepcji opłat.

z wyrazami szacunku

