

Nazwa projektu

rozporządzenie Ministra Finansów zmieniające rozporządzenie w sprawie zwolnień od podatku od towarów i usług oraz warunków stosowania tych zwolnień

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Finansów

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Sekretarz Stanu Janusz Cichoń

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Zastępca Dyrektora Departamentu PT – Beata Rogowska-Rajda;
694-38-80; Beata.Rogowska-Rajda@mofnet.gov.pl

Data sporządzenia

12.02.2014 r.

Źródło:

Prawo Unii Europejskiej

Nr w wykazie prac legislacyjnych dotyczących projektów rozporządzeń Ministra Finansów - 11.30

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dostosowanie przepisów o podatku od towarów i usług w zakresie zwolnień od tego podatku do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE) z dnia 19 lipca 2012 r. w sprawie C-16/11 Bawaria Motors.

W wyroku tym TSUE wskazał (pkt 39 wyroku), że zwolnienie od podatku VAT przewidziane w § 13 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 4 kwietnia 2011 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (obecnie § 3 ust. 1 pkt 20 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 20 grudnia 2013 r. w sprawie zwolnień od podatku od towarów i usług oraz warunków stosowania tych zwolnień) odnoszące się do dostaw pojazdów samochodowych, przy nabyciu których podatnikowi przysługiwało częściowe odliczenie podatku naliczonego, nie mieści się w ściśle określonej hipotezie normy art. 136 lit. b) dyrektywy 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.).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wprowadzenie rozwiązań, które pełniej realizowałyby zasadę neutralności i powszechności opodatkowania przy sprzedaży pojazdów, przy których nabyciu podatnikowi przysługiwało częściowe prawo do odliczenia podatku naliczonego tzw. systemu korekt.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Dostawa tego typu pojazdów podlega opodatkowaniu podatkiem VAT.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa

Wielkość

Źródło danych

Oddziaływanie

Projektowany akt prawny oddziałuje na podatników podatku od towarów i usług, którzy sprzedają lub kupują pojazdy samochodowe objęte dotychczasowym zwolnieniem od podatku na podstawie § 3 ust. 1 pkt 20 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 20 grudnia 2013 r. w sprawie zwolnień od podatku od towarów i usług oraz warunków stosowania tych zwolnień (Dz. U. poz. 1722).

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia równoległe z uzgodnieniami zewnętrznymi zostanie 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 „SPOLEM”, Krajowy Związek Rolników, Kólek 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.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2013 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0-10)
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Dochody ogółem	51	66	63									
budżet państwa	51	66	63									
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	51	66	63									
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania Wejście w życie rozporządzenia nie będzie generowało kosztów wymagających finansowania.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń Należy zaznaczyć, że wyżej wskazane skutki zostały wyliczone z uwzględnieniem wprowadzanego ustawą z dnia 7 lutego 2014 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2095) systemu korekt i zostały już uwzględnione w skutkach budżetowych szacowanych dla ww. ustawy. Z uwagi na kompleksowy charakter zmian, skutków z tytułu projektowanego rozporządzenia nie należy rozpatrywać odrębnie od skutków projektowanych regulacji ustawowych.

Przy szacowaniu 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.

Projektowane regulacje nie wpływają na zwiększenie wydatków ani zmniejszenie dochodów dla sektora finansów publicznych, w tym jednostek samorządu terytorialnego. Projektowane zmiany pośrednio wpłyną na wzrost dochodów jednostek samorządu terytorialnego (z uwagi na wzrost dochodów z podatków dochodowych wynikający z dokonywanych korekt przez podatników).

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki. Może natomiast wpływać na przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Planowana likwidacja zwolnienia od podatku i wprowadzenie w jego miejsce systemu korekt może wpłynąć na decyzję przedsiębiorców o częstszym wymianie aut firmowych, co przyczyniłoby się do „odmłodzenia” krajowego parku samochodowego. W przypadku firm handlujących samochodami używanymi projektowane regulacje pozwolą lepiej zrealizować u nich zasadę neutralności przy obrocie tymi pojazdami.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

* nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

Uregulowania zawarte w niniejszym rozporządzeniu nie wywierają wpływu na wymienione w pkt 10 obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

II kwartał 2014 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

