

VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI FINANSÓW PUBLICZNYCH

(NR 193)

z dnia 6 kwietnia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Finansów Publicznych (nr 193)

6 kwietnia 2017 r.

Komisja Finansów Publicznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Jacka Sasina (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- zaopiniowanie wniosku Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie zmiany przeznaczenia rezerwy celowej (poz. 4) w ustawie budżetowej na rok 2017;
- informacja na temat opodatkowania podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym sprzedaży samochodów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wiesław Janczyk** sekretarz stanu oraz **Hanna Majszczyk** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Mariusz Gajda** podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska wraz ze współpracownikami, **Edyta Muszyńska** zastępca dyrektora departamentu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Adam Małyszko** prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Krzysztof Mierecki** sekretarz Stowarzyszenia Komisów.pl, **Jakub Smakulski** prezes Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów ECO-AUTO oraz senator **Grzegorz Peczkis**.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Michał Nowak**, **Anna Woźniak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Finansów Publicznych. Stwierdzam kworum. Informuję państwa, iż porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje, w pkt 1, zaopiniowanie wniosku ministra rozwoju i finansów w sprawie zmiany przeznaczenia rezerwy celowej (poz. 4) w ustawie budżetowej na rok 2017, a w pkt 2 informację na temat opodatkowania podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym sprzedaży samochodów. Informację tę przedstawi minister rozwoju i finansów. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, w związku z tym stwierdzam, że porządek dzienny został przyjęty.

Chciałbym serdecznie przywitać przedstawicieli rządu: pana ministra Wiesława Janczyka sekretarza stanu w Ministerstwie Finansów, panią minister Hannę Majszczyk podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów i pana Mariusza Gajdę podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska. Serdecznie witam również wszystkie osoby, które państwu towarzyszą, oraz innych gości na posiedzeniu Komisji.

Przechodzimy do realizacji porządku obrad, a konkretnie do pkt 1 porządku. Bardzo proszę o przedstawienie wniosku ministra rozwoju i finansów w sprawie zmiany przeznaczenia rezerwy celowej w ustawie budżetowej na rok 2017. Pani minister Hanna Majszczyk, bardzo proszę.

Hanna Majszczyk podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zwracamy się z uprzejmą prośbą o pozytywne zaopiniowanie zmiany przeznaczenia części środków z rezerwy z pozycji 4, przeznaczonej na przeciwdziałanie i usuwanie skutków klęsk żywiołowych w tym realizację zadań w dorzeczu Odry i górnej Wisły, która została zaplanowana na rok 2017 w wysokości 1 000 000 tys. zł.

Wniosek, z którym zwracamy się do Wysokiej Komisji, dotyczy kwoty 85 000 tys. zł, którą to kwotą zasilona byłaby część 22 – Gospodarka wodna, którą zarządza minister środowiska, z przeznaczeniem na budowę stopnia wodnego Malczyce. Co do zasady

w większości, ponieważ jest to inwestycja spójna, ale w zdecydowanej większości jest ona związana z przeciwdziałaniem skutkom klęsk żywiołowych, powodziowych, tym niemniej są w niej również elementy, które są niezbędne dla zapewnienia spójności tej inwestycji, ale nie przypisane stricte do przeciwdziałania skutkom klęsk żywiołowych. Mają również charakter transportowy, środowiskowy itp., stąd też w celu uniknięcia wątpliwości co do zgodności wykorzystania tych środków z rezerwy zwróciliśmy się do Wysokiej Komisji z uprzejmą prośbą o zmianę przeznaczenia kwoty 85 000 tys. zł, która pozwoli na wejście w końcowy etap realizacji tej inwestycji i zakończenie jej prawdopodobnie w ciągu najbliższych dwóch lat, czyli roku 2017 i roku 2018. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję pani minister. Otwieram dyskusję na temat tego wniosku. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Cichoń, bardzo proszę.

Poseł Janusz Cichoń (PO):

Chciałbym zapytać panią minister, ile środków zostaje jeszcze w tej rezerwie? Mamy początek kwietnia i jeszcze wiele nas może spotkać, a biorąc pod uwagę przeznaczenie tej rezerwy, chciałbym mieć pewność, że jesteśmy przygotowani na sytuacje, w których trzeba będzie te środki uruchomić.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś jeszcze chciał zabrać głos? Bardzo proszę.

Senator Grzegorz Peczkis:

Chciałem tylko potwierdzić, że jest to inwestycja, która nie jest realizowana od 19 lat. To kluczowa inwestycja dla tego ciekłu wodnego, dla tego odcinka Odry. Jednocześnie na tej inwestycji jest planowana i budowana elektrownia wodna. Tak długotrwała inwestycja uniemożliwia prowadzenie transportu. Świetnie się to wpisuje w plan naszego rządu, należy to pochwalić.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, pani przewodnicząca Skowrońska.

Poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Wiem doskonale, że z tej rezerwy bardzo często ministrowie przenoszą środki. Chciałabym pana ministra zapytać, jak w tym zakresie państwo docelowo planujecie, ile środków z tej rezerwy będzie można przeznaczyć na inne cele. To jest taka kieszonka i z doświadczenia wiemy, że zawsze z tej rezerwy przeznaczano środki na inne cele.

Jeszcze jedna sprawa. Ile działań i jak one są zaawansowane w zakresie budowy zabezpieczeń przeciwpowodziowych, bo pamiętam, że z końcem ubiegłego roku pan minister nie umiał odpowiedzieć, ile będzie zrealizowanych do końca roku budowy wałów, a zatem ile państwo już zaplanowali, że tych środków będzie wydanych i jaki jest harmonogram realizacji, aby tę rezerwę można było uruchomić? Ona jest niezwykle ważna, każdorazowo to jest 800 000 tys. zł lub 1 000 000 tys. zł, aby realizować zabezpieczenia przeciwpowodziowe, które w środowisku są tak potrzebne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń w dyskusji. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Hanna Majszczyk podsekretarz stanu w MF:

Dziękuję bardzo. Odpowiadając na pierwsze pytanie pana posła Cichonia, w rezerwie – przed tą zmianą, o którą wnioskujemy – była kwota 735 000 tys. zł, czyli po ewentualnej zmianie zostanie 650 000 tys. zł, w tym oczywiście środki kredytowe, jak zawsze w tej rezerwie.

Jeżeli chodzi o wykorzystanie tych środków, nie zakłada się w ogóle. Jak na wstępie zaznaczałam, co wynika również z materiałów przekazanych, minister spraw wewnętrznych i administracji jest głównym dysponentem tej rezerwy i – jak zaznaczał we wniosku, którym akceptował wniosek ministra środowiska zgodził się na przeznaczenie kwoty 85 000 tys. zł – z dokumentacji wynika, że w zdecydowanej większości jest to akurat wydatek związany stricte z celem tej rezerwy na przeciwdziałanie skutkom

kłęk żywiołowych. Jednak cała inwestycja i niektóre elementy techniczne mogą mieć charakter transportowy, jak zauważyłam na wstępie. Dlatego też w celu uniknięcia niezgodności wykorzystania tych środków z jej celem zwróciliśmy się do Wysokiej Komisji z uprzejmą prośbą o zmianę przeznaczenia tej kwoty. Jak powiedziałam, nie zakłada się innego wykorzystania tych środków.

Co do zaawansowania wykorzystania, to jeśli pani poseł pozwoli, zwrócimy się do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji o przekazanie informacji na piśmie, bo znajduje się to w dyspozycji tegoż ministra. Zwrócimy się z prośbą o przekazanie do Wysokiej Komisji, na ręce pani poseł szczegółowych informacji w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Czy pan minister chciał jeszcze coś dodać? Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Mariusz Gajda:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem bardzo podziękować za sfinansowanie tego stopnia wodnego. Jest on budowany rzeczywiście od 1997 r., czyli obchodzimy dwudziestolecie. Jest w tej chwili wielka szansa, że się dokończy tę inwestycję do końca przyszłego roku. Ponieważ ta inwestycja jest w toku, nie można sięgnąć na nią po inne środki, w tym środki europejskie. Jest to więc jedyna możliwa forma finansowania. Jest to inwestycja, która funkcjonalnie obejmuje wiele elementów – są tam śluza, elektrownia wodna i w całości jeśli się przegrodzi rzekę, wszystkie te elementy muszą być zrealizowane, nie może być dziury w takiej budowie.

Odpowiadając na pytanie pani poseł dotyczące wałów przeciwpowodziowych, chciałbym powiedzieć, że ta rezerwa nie jest przeznaczona na wały przeciwpowodziowe generalnie, ona jest przeznaczona na prace interwencyjne, tzn. jeśli zostanie zniszczony wał, zostanie coś podmyte, to wtedy pisze się wniosek do ministra spraw wewnętrznych i administracji z prośbą o sfinansowanie tychże zadań. Natomiast wszystkie inne zadania, jeśli chodzi o wały hydrotechniczne, są finansowane m.in. ze środków europejskich różnego rodzaju, czyli z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, z regionalnych programów operacyjnych, a także mamy duży projekt Banku Światowego na kwotę 1 200 000 tys. euro do roku 2022 i z tego są m.in. realizowane wały przeciwpowodziowe w okolicach Sandomierza i Tarnobrzegu. To jest główne źródło finansowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Cieszę się z tej deklaracji pani minister Majszczyk i pana ministra Gajdy. Poprosiłabym jednak, aby w tej pisemnej odpowiedzi wskazać, ile środków będzie przeznaczonych na ten cel i jak będą zakontraktowane projekty. Przypominam sobie wypowiedź pana ministra o realizacji dyrektywy wodnej, deszczowej. Zależy nam, aby Dolny Śląsk i Podkarpacie i całe południe Polski były objęte ze wskazaniem, za co byłabym wdzięczna, jak w projektach europejskich postawione zostały kryteria co do ochrony liczby mieszkańców w zlewniach rzek, tam gdzie będą budowane inwestycje wodne. Zbiornik Kąty-Myscowa też mnie interesuje. Jestem zainteresowana odpowiedzią na piśmie, bo tam była deklaracja dotycząca realizacji tego przedsięwzięcia z udziałem środków Banku Światowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że chodzi o odpowiedź na piśmie. Bardzo proszę, pan poseł.

Poseł Ryszard Galla (niez.):

Bardzo krótko, panie przewodniczący. Panie ministrze, muszę serdecznie podziękować za podjęcie takiej decyzji, ponieważ od wielu lat obserwuję tę mocno dorosłą inwestycję, jaką jest stopień wodny Malczyce i cieszę się, że te środki będą wyasygnowane. Mam nadzieję, że to jest kwota wystarczająca na to, aby zakończyć tę inwestycję. Moje pytanie jest takie, kiedy ona zostanie zakończona? Jak państwo wiecie, pan minister powiedział już o pewnym elemencie, czyli o elektrowni wodnej, urządzenia dla tej elektrowni już

od kilku lat czekają na montaż po stronie czeskiej, płacimy za ich magazynowanie, straciliśmy już chyba wszelkie gwarancje, więc najwyższy czas, aby ta inwestycja została zakończona.

Kiedy inwestycja będzie zakończona i czy to są środki wystarczające na jej zakończenie?

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MŚ Mariusz Gajda:

Te środki, czyli 85 000 tys. zł, są na rok bieżący. Udało nam się wynegocjować z wykonawcą, że zrezygnuje z pewnych zbędnych elementów, bo pierwotnie było to 370.000 tys. zł. Całość będzie kosztować 240 000 tys. zł. Podstawowe roboty zostaną zakończone w przyszłym roku. W 2019 r. będą kontynuowane pewne roboty wykończeniowe. Ponadto ze środków europejskich planujemy sfinansowanie robót w tzw. cofce. To są bardziej prace środowiskowe. Jest więc szansa, że w przyszłym roku obiekt będzie funkcjonował pod względem powodziowym, natomiast w 2019 r. powinien być gotowy w całości, czyli razem z elektrownią wodną. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Nie widzę więcej głosów w dyskusji. Proponuję w tej sytuacji Wysokiej Komisji przyjęcie opinii o następującej treści: „Komisja Finansów Publicznych, na posiedzeniu w dniu 6 kwietnia 2017 r., rozpatrzyła wniosek ministra rozwoju i finansów z dnia 4 kwietnia 2017 r. dotyczący zmiany przeznaczenia kwoty w wysokości 85 000 tys. zł z rezerwy celowej w poz. 4 – Przeciwdziałanie i usuwanie skutków klęsk żywiołowych, w tym realizacja zadań w dorzeczach Odry i górnej Wisły – zaplanowanej w ustawie budżetowej na rok 2017.

Komisja Finansów Publicznych, zgodnie z art. 154 ust. 9 ustawy o finansach publicznych, pozytywnie opiniuje propozycję przeznaczenia ww. kwoty na zwiększenie planu wydatków budżetu państwa w części 22 – Gospodarka wodna, na realizację zadania pn. Budowa stopnia wodnego Malczyce (wydatki majątkowe)”.

Czy ktoś z państwa jest przeciwny przyjęciu takiej opinii? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja opinię o zaprezentowanej treści przyjęła. Bardzo dziękuję. To oznacza wyczerpanie pkt 1 porządku dziennego.

Przechodzimy do realizacji pkt 2. Chodzi o informację na temat opodatkowania podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym sprzedaży samochodów. Bardzo proszę o przedstawienie tej informacji pana ministra Wiesława Janczyka.

Sekretarz stanu w MF Wiesław Janczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję za przywołanie takiego tematu pod obrady Komisji Finansów Publicznych.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Szanowni państwo, proszę o wyciszenie rozmów. Temat jest ważny. Pozwólm panu ministrowi przekazać tę informację.

Sekretarz stanu w MF Wiesław Janczyk:

Informację przedstawimy adekwatnie do zainteresowania państwa, czyli rozpocznę od informacji na temat podatku VAT przy nabyciu i sprzedaży pojazdów. Przepisy ustawy nie przewidują szczególnych zasad dotyczących opodatkowania sprzedaży samochodów osobowych w kraju, co oznacza, że stosuje się tutaj zasady ogólne, a zatem stawkę przy nabyciu wynoszącą 23%, przy czym podstawą opodatkowania jest wszystko, co stanowi zapłatę. Obejmuje to podatki, w tym akcyzę, cła, opłaty i inne należności. Możliwe jest zastosowanie przy sprzedaży samochodów osobowych szczególnego systemu opodatkowania, tzw. systemu VAT marża, dla towarów używanych nabywanych np. od osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej czy też od innego podatnika, który zastosował ten system. W tym systemie podstawą opodatkowania jest wartość marży i to od niej sprzedawca odprowadza podatek przy zastosowaniu stawki 23%.

W obrocie międzynarodowym, jeśli chodzi o podatek VAT, konsekwentnie przy eksporcie z Polski do innych krajów Unii Europejskiej mamy stawkę 0%. Ustawa przewiduje

również wewnątrzspółnotowe nabycie towarów i ich import spoza Unii Europejskiej. Są to transakcje lustrzane. W przypadku sprzedawcy mamy do czynienia ze stawką 0%, a w przypadku nabywcy opodatkowanie jest stawką krajową właściwą dla danego towaru. Analogicznie jest w przypadku eksportu i importu. W efekcie osoba fizyczna niebędąca płatnikiem VAT, nabywająca w którymś z krajów UE nowy samochód i przywożąca go do kraju, musi zapłacić podatek VAT ze stawką krajową.

Tyle tytułem wstępu, jeśli chodzi o podatek VAT. Myślę, że będą pytanie, więc będziemy objaśniać sprawy w szczegółach.

Jeśli chodzi o akcyzę, sytuacja wygląda następująco. Zgodnie z ustawą o podatku akcyzowym, przedmiotem opodatkowania akcyzą są samochody osobowe niezarejestrowane wcześniej na terytorium kraju, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym. Opodatkowaniu akcyzą podlega zatem nabycie wewnątrzspółnotowe, import samochodu osobowego, pierwsza sprzedaż na terytorium kraju samochodu osobowego, który został wyprodukowany na terytorium kraju albo został sprowadzony do kraju z zagranicy. Oznacza to, że jeżeli akcyza została zapłacona w prawidłowej wysokości od samochodu osobowego na pierwszym etapie obrotu, to nie jest płacona na kolejnym etapie obrotu tym samochodem.

W zakresie akcyzy ustawa o podatku akcyzowym posługuje się autonomiczną definicją samochodu osobowego odwołującą się do nomenklatury scalonej. Mamy następujące stawki akcyzy na samochody osobowe, zgodnie z obecnie obowiązującą ustawą wynoszą one: 18,6% podstawy opodatkowania dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 cm³ i 3,1% podstawy opodatkowania dla pozostałych samochodów osobowych. Obecnie stawka podatku odwołuje się do podstawy opodatkowania, która uzależniona jest od wartości pojazdu. Wymienione stawki akcyzy obowiązują dla wszystkich czynności podlegających opodatkowaniu akcyzą, których przedmiotem są samochody osobowe, niezależnie od tego, czy pojazdy zostały sprowadzone do kraju w ramach nabycia wewnątrzspółnotowego, importu czy też opodatkowanie dotyczy pierwszej sprzedaży samochodu osobowego na terytorium kraju przed jego pierwszą rejestracją.

Jeśli państwo pozwolą, to przywołam też niedawno podejmowane próby dotyczące regulacji tego obszaru. Ministerstwo Finansów w latach poprzednich, ale nie w obecnej kadencji Sejmu, dwukrotnie kierowało na ścieżkę legislacyjną projekt ustawy o podatku uzależnionym od czynnika środowiskowego, który miałby zastąpić podatek akcyzowy od samochodów osobowych. Pierwszy taki projekt, projekt ustawy o podatku ekologicznym od samochodów, przewidywał, że podstawą do obliczenia podatku miałyby być pojemność skokowa silnika z uwzględnieniem normy EURO. Projekt ten został przekazany pod obrady Sejmu w IV kadencji Sejmu, w 2005 r. Przedmiotowy projekt został odrzucony w pierwszym czytaniu. W 2006 r. został skierowany do Sejmu podobny projekt. Prace nad nim również nie zostały ukończone. W latach 2008 – 2009 były prowadzone prace koncepcyjne mające na celu ewentualne zastąpienie akcyzy nowym rodzajem podatku, bazującym na kryterium ekologicznym. Jednak z uwagi na negatywny odbiór społeczny prowadzenia prac w 2009 r. również zaniechano. Niemniej faktem jest, że w 2009 r. została podwyższona stawka akcyzy na samochody powyżej 2000 cm³, z 13,6% do 18,6%. To była jedyna istotna zmiana w ciągu wielu ostatnich lat.

Jeśli państwo pozwolicie, na zakończenie mojej wstępnej wypowiedzi przedłożyłbym też informację na temat dochodów do budżetu państwa z podatku akcyzowego od samochodów, bo myślę, że to może być interesujące. Mamy tu następującą sytuację: w roku 2014 dochody wynosiły 1 642 000 tys. zł, w roku 2015 było to 1 894 000 tys. zł, natomiast w roku 2016 mamy dane bez ostatniego miesiąca, bo nie jestem jeszcze upoważniony do podania danych za grudzień, więc wynoszą one 2.070.000 tys. zł. Stawka podatku akcyzowego, nawet niezmienniana, gwarantuje więc coraz większe wpływy z tytułu akcyzy od nabycia samochodów każdego roku.

Warto nadmienić też, że Polska jest krajem, w którym nabywane samochody obarczone są tym podatkiem. Ich późniejsi właściciele płacą tę daninę w sposób jednorazowy. Natomiast wiele krajów sąsiednich ma system podatkowy zbudowany trochę inaczej – samochody są opodatkowane co roku, nie ma jednorazowego obciążenia taką stawką podatkową, tym niemniej jednak wydaje się, że nasz system, do którego obywatele się

przyzwyczajali, jest akceptowany i powoduje dość komfortową sytuację dla właścicieli samochodów, ponieważ szacują swoje możliwości przy nabyciu samochodu w sposób kompletny, decydują się adekwatnie do swojego statusu materialnego na nabycie takiego pojazdu, który potem nie stanowi dużego obciążenia finansowego w użytkowaniu. Mamy taką sytuację, która trwa od wielu lat. Te przywołane przeze mnie próby porządkowania legislacyjnego tego obszaru, które zostały zatrzymane w pewnej fazie, pokazują, jak ten temat jest złożony, jak duże są oczekiwania różnych środowisk producentów, importerów, potencjalnych nabywców nowych i używanych samochodów, zmieniające się w niekończący się dialog stron.

Warto powiedzieć, że na dziś rząd nie ma stanowiska co do tego, w jaki sposób modyfikować ten podatek, uznając że dochody budżetu państwa z tego tytułu są dość stabilne i rosnące. Niemniej jednak mamy świadomość tego, że został zgłoszony projekt senacki, o czym warto wspomnieć, jednak nie został on skierowany do prac w Sejmie. Jeżeli zostanie skierowany przez marszałka do prac w Komisji Finansów Publicznych, to takie stanowisko w odniesieniu do projektu zostanie przedłożone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Mam zgłoszenia kilku osób. Pan prof. Nykiel jako pierwszy.

Poseł Włodzimierz Nykiel (PO):

Chciałem jedynie uzupełnić dane, które zostały podane przez pana ministra. Otóż podatek tego rodzaju albo podobny występuje w 19 państwach Unii Europejskiej. Taki jednorazowy podatek albo ma charakter – jak w Polsce – akcyzy, tak jest bodajże w 4 państwach, albo ma charakter podatku rejestracyjnego, ale w istocie pełni podobne funkcje.

Natomiast chcę zwrócić uwagę, że w większości państw jest także drugi podatek stały, to jest bodajże w 23 krajach UE, podobny do naszego podatku od środków transportowych. Przypomnę, że kiedyś podatek od środków transportowych ciążył także na samochodach osobowych, dopóki nie został zniesiony w stosunku do samochodów osobowych i przerzucony do akcyzy za paliwa. Sytuacja, jeżeli chodzi o opodatkowanie samą akcyzą albo podatkami podobnymi, występuje w 19 na 29 państw UE, a niezależnie od tego jest podatek typu podatku drogowego, który u nas – jak mówię – został przerzucony w stosunku do samochodów osobowych do akcyzy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Długi.

Poseł Grzegorz Długi (Kukiz15):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, czy pan mógłby nam rozbić te dane za ostatni rok, jeśli chodzi o akcyzę od samochodów używanych importowanych i od samochodów nowych?

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

To wszystko? Dziękuję. Pani przewodnicząca Skowrońska, proszę bardzo.

Poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Oczekiwałam od pana ministra jakiegoś stanowiska przy przedstawianiu informacji. Liczyłam na to, że jeżeli będziemy dyskutować nad informacją, to taką informację otrzymamy na piśmie, a nie tylko będziemy słuchać i notować. To jest zła metoda, dyskusja byłaby bardziej merytoryczna w oparciu na przedstawionej informacji, a tak próbujemy wybierać z informacji pana ministra dane.

Przechodzę do pytań. Ostatni rok, jak wskazują dane, przyniósł najwyższy import samochodów z zagranicy. Jednak, jak wspomniał pan poseł Długi, nie wiemy, czy były to samochody nowe, czy były to samochody używane i w jakim wieku. To jedno. Po drugie, wiemy że państwo pracują nad projektem i podobno na posiedzeniu rządu był już omawiany projekt dotyczący akcyzy samochodowej. Zatem czy pan minister mógłby się podzielić z nami informacją, dlaczego ten projekt został zdjęty? Najpierw była informacja, że będzie on przedmiotem prac rządu, co wywoływało w okresie ostatnich dwóch miesięcy bardzo dużo pytań ze strony tych, którzy kupują samochody za granicą lub

w kraju. Warto byłoby więc ludzi nie zaskakiwać. Chcę zapytać, czy ten pomysł jest aktualny i w jakim okresie zamierzacie państwo go zrealizować?

Przy każdym z nowych projektów, bądź to o podatku, bądź o akcyzie, informacja o zaniżaniu ceny samochodów, która jest podstawą akcyzy. Czy pan minister mógłby powiedzieć, jak to wygląda statystycznie, jak organy podatkowe stwierdzały w tym okresie zniżenia cen i jakie czynności podejmował aparat skarbowy?

To jest sprawa niezwykle istotna, żeby obywatele nie zaskakiwać. Jeśli państwo pracujecie w dalszym ciągu nad tym nowym projektem dotyczącym akcyzy samochodowej, to jaki zakładacie termin wprowadzenia i jak długi okres *vacatio legis*? Niekiedy z dnia na dzień jesteśmy zaskakiwani, a dla planowania – a przecież sam pan minister różne rzeczy planuje – wydaje się, że przedsiębiorców, bo o nich mówimy, a nie o tych, którzy nadużywają przepisów, nie należy zaskakiwać i dać im szansę wyboru, czy kupować, co kupować i jak wybierać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Sitarski, proszę.

Poseł Krzysztof Sitarski (Kukiz15) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, jak państwo wiedzą, byłem wnioskodawcą projektu ustawy, który został odrzucony w pierwszym czytaniu. Dotyczył praktycznie likwidacji akcyzy na samochody osobowe. Tu usłyszałem, że w 2010 r. akcyza poszła w górę z 13,6% na 18,6%, czyli o 5%. Za ubiegły rok przychody z tytułu akcyzy to 2 070 000 tys. zł bez grudnia, a trzeba pamiętać, że w grudniu import samochodów używanych i nowych wynosił 150 tys. ze względu na samą zapowiedź zmiany ustawy akcyzowej według druku nr 1234. Zgłosiłem interpelację do pana ministra i dostałem informację, że resort finansów nie prowadzi prac legislacyjnych w zakresie zmian w opodatkowaniu akcyzą aut osobowych w tym momencie. Projekt pana Peczkisa przewiduje także objęcie akcyzą pojazdów do 3,5 tony, czyli mówiąc krótko uderzy także w przedsiębiorców.

Moje pytanie jest następujące. Idąc z odsieczą rodzinom, które są najważniejszą przyszłością Polski, czy nie warto byłoby jednak zejść z podatku 18,6%, który jest na samochody z wyższą pojemnością, a samochody rodzinne są właśnie większe, mają większą pojemność. Podatek akcyzowy jest dodatkowo „ovatowany”.

Jest jeszcze jedna sprawa, którą podnosiłem tutaj nie raz. Jest tendencja kupowania samochodów bardzo drogich, luksusowych, które są kupowane przez przedsiębiorców, wpinane są w koszty uzyskania przychodu. Często przedsiębiorcy przenoszą w ogóle działalność gospodarczą za granicę. To widać na Śląsku. Widać często czeskie tablice rejestracyjne na autach. Siłą rzeczy jakiegokolwiek przychody z zakupu samochodu zostają w krajach ościennych. Jeszcze jedna rzecz, o której chciałbym wspomnieć. Jakie jest zapatrywanie ministerstwa na to, żeby odejść od podatku akcyzowego w przypadku zakupu samochodów hybrydowych i elektrycznych? Przeprowadziłem konsultacje w tym zakresie i okazało się, że przy sprowadzeniu takiego samochodu dobrej klasy sama akcyza na ten samochód wynosiła 10 000 zł. Na pytanie importera, dlaczego jest taka wysoka akcyza, odpowiedź brzmiała: bo tak. Żadnego tłumaczenia.

Czy jest szansa mimo wszystko na obniżkę akcyzy? Czy była brana pod uwagę sprawa rozruszania branży motoryzacyjnej, branży samochodów, wzrostu zatrudnienia, bo zatrudnia się ok. 250 tys. pracowników, handlowców, serwisantów, mechaników i sprzedawców części. I jeszcze najważniejsza rzecz, kwestia ofiar wypadków komunikacyjnych. Ludzie jeżdżący starymi samochodami w trakcie wypadku ulegają większym obrażeniom, koszty zdrowotne to 3 000 000 tys. zł rocznie. Siłą rzeczy nowsze pojazdy dawałyby mniejsze koszty usług zdrowotnych, to przełożyłoby się na lepsze zdrowie obywateli i lepsze finanse. Zmniejszenie akcyzy wpłynęłoby jednak na dodatni wynik budżetowy i paradoksalnie przyczyniłoby się do lepszej kondycji finansowej państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Szewczak jako kolejny mówca.

Posel Jan Szewczak (PiS):

Jak widzimy, mieliśmy zapoznać się z informacją, a przeszliśmy do tematu, który bulwersuje, choć nie ma jeszcze projektu ustawy akcyzowej, ale już o nim wiele mówimy, jest wiele pomysłów i propozycji. Zainteresowanie tą sprawą jest olbrzymie. Jest to rzeczywiście ok. 2 mld zł rocznie, więc żadna władza z takich pieniędzy tak sobie nie zrezygnuje. To poważny wpływ budżetowy. Przypomnę, że banki zapłaciły ok. 3 mld zł podatku w zeszłym roku, a tu jest ok. 2 mld zł, a szacunek może być trochę za niski.

Tę ustawę akcyzową trzeba przeprowadzić przy dość szerokiej konsultacji politycznej i społecznej, bo budzi ona bardzo powszechne zainteresowanie. Nie przypadkowo przeciwnicy programu Rodzina 500+ zarzucają nam, że te rodziny, które się obłowiły, kupują teraz stare samochody dwunastoletnie, jako marzenie życia, często jako pierwsze auto, a my będziemy z innej strony je teraz ciągnąć za ucho i egzekwować opłaty akcyzowe. To nie jest prosta sprawa. Nie jest to tylko kwestia pojemności silnika. Trzeba jednak coś zrobić, aby nabywcy Ferrari i Bentley'ów nie wyszli korzystniej z sytuacji niż ci, którzy kupują dziesięcioletnie samochody, a to jest kwestia pojemności. Pan poseł mówił przed chwilą, że rodziny potrzebują większych aut. To niewątpliwie bardzo skomplikowana operacja niewylania dziecka z kąpielą, zachowania jednak tych istotnych wpływów ok. 2 mld zł rocznie, ale z jakąś formułą szansy dla rodzin wielodzietnych, dla tych, którzy to pierwsze auto są w stanie kupić. Mój przedmówca ma rację mówiąc, że jest to wielki przemysł okołosamochodowy, który daje miejsce zatrudnienia.

To kwestia nowej wizji podatku akcyzowego, patrzenia na sprawę akcyzy, bo mamy problemy w kwestii tych innych towarów akcyzowych, alkoholu i innych. Mamy już ustawę o monitorowaniu tych przewozów, to jest oczywiście ważne. To jest ok. 18 mld zł wpływów z akcyzy od papierosów. Ja sygnalizowałbym, panie ministrze, tutaj taki problem, że my zajmujemy się społecznie ważnym problemem, ale na rynku pojawiają się produkty, które w ogóle nie są objęte akcyzą. Do mnie docierają sygnały o podgrzewanym tytoniu, który wchodzi czy też wszedł już na polski rynek dzięki jednej z firm tytoniowych i nie ma w ogóle akcyzy od tego produktu. Bardzo proszę o przyjrzenie się tej sprawie, bo to jest bulwersujące. Skoro ktoś chce szkodzić swojemu zdrowiu, to niech chociaż ponosi koszty w postaci opodatkowania.

Mój apel i prośba, aby przystępując do pracy nad tym projektem opodatkowania akcyzą aut osobowych, odbyć wszechstronną dyskusję, również z przedstawicielami środowisk zawodowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pani przewodnicząca Masłowska.

Posel Gabriela Masłowska (PiS):

Zawsze w sytuacjach, kiedy mowa jest o imporcie samochodów używanych, rodzi się pytanie o wpływ na środowisko. Oczywiście, sprawa ubogich rodzin i łatwiejszego dostępu do samochodów jest ważna, ale przecież nie pozostaje to bez wpływu na środowisko. Chciałabym zapytać w związku z tym, jak to wygląda w koncepcji Ministerstwa Finansów? Na ile są przewidywane zmiany w podatku akcyzowym uwzględniające preferencje dla samochodów nowych, a na ile ta sytuacja pozostanie bez zmian? Czy będziemy się starali, poprzez różnicowanie stawek akcyzy, dawać priorytet dla samochodów nowych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Proszę bardzo i proszę się przedstawić.

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, reprezentuję branżę, która wokół tych samochodów używanych prowadzi biznes. Chciałem podzielić się swoją refleksją na temat ostatnich doniesień prasowych, raportu NIK o tym, że jest tak źle, że jest tak dużo samochodów używanych, starych itd. Chciałem przedstawić państwu kilka liczb. W ciągu roku wprowadzamy ok. 1 mln samochodów używanych, ale taką samą liczbę kasujemy. Fakt, że ok. 60% działań odbywa się w szarej strefie i to jest problem ochrony środowi-

ska, problem zupełnie innego resortu, ale jednak te samochody rotują – milion wchodzi i milion zostaje skasowany. Przybywa natomiast ok. 500 tys. nowych samochodów. Ostatnio w Polsce miała miejsce rekordowa sprzedaż samochodów, ok. 475 tys., czyli nie jest tak źle. Średni wiek pojazdu zawyżony jest poprzez martwe dusze w statystykach. Mam odpowiedź ministra cyfryzacji i ministra spraw wewnętrznych, ok. 13 mln pojazdów to martwe dusze. Podam dane. Średni wiek pojazdów, które posiadają badania techniczne w Polsce, to 13 lat, a nie 19 lat. To nie jest prawda, że mamy stary park samochodowy. Liczba samochodów ubezpieczonych to 18 mln na 30 mln zarejestrowanych aut. 12 mln pojazdów jest nieubezpieczonych. Gdzie one są? Jak działa Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny? Dlaczego nie egzekwuje, nie zmusza do ubezpieczenia?

Wczoraj przeczytałem informację NIK na temat jakości stacji kontroli pojazdów. Tu jest rzeczywiście problem z dopuszczaniem pojazdów do ruchu, często poprzez znajomości czy upominek. Tu jest problem. Sprowadzamy samochody nowsze niż są na rynku krajowym. Z danych w raporcie wynika, że Polacy kupują pojazdy w kraju w średnim wieku 14,1 lat, natomiast z zagranicy ściągają samochody w wieku 11,9 lat, czyli o ponad 2 lata młodsze. De facto odmładzamy więc park samochodowy.

Apeluję w tym miejscu, aby pochylić się nad rejestrami i uporządkować dane, a także o to, aby nie wprowadzać takich regulacji, które zablokują napływ używanych samochodów, bo wokół tego miliona samochodów bardzo dużo przedsiębiorców z branży okomotoryzacyjnej prowadzi działalność, płaci podatki, żyje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, po kolei.

Sekretarz Stowarzyszenia Komisów.pl Krzysztof Mierecki:

Krzysztof Mierecki, Stowarzyszenie Komisów.pl. Szanowni państwo, chcielibyśmy, żeby proces prac legislacyjnych nad tą ustawą odbył się przy szerokich konsultacjach z branżą motoryzacyjną, żeby to odbywało się w ten sposób, żeby nie hamować napływu samochodów używanych. Jesteśmy za tym, aby uszczelnić system, żeby podatki zasilaly Skarb Państwa, ale żeby nie były dużym obciążeniem dla Polaków, aby wszyscy je płacili po równo, i żeby nie hamować importu samochodów, bo bardzo dużo ludzi czerpie z tego dochody. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję bardzo. Zwracam uwagę, że nie rozmawiamy w tej chwili o żadnej ustawie, bo nie jest formalnie żadna procedowana w Sejmie. Mówimy ogólnie o sytuacji, jaka jest w tej chwili. Pan minister wspominał, że jest projekt senacki dotyczący tej kwestii, jednak ten projekt nie wszedł jeszcze w procedurę sejmową, tym bardziej nie ma go w Komisji. Bardzo proszę.

Prezes Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów ECO-AUTO Jakub Smakulski:

Jakub Smakulski, prezes Stowarzyszenia ECO-AUTO. Chciałbym obalić kilka mitów, które tutaj się pojawiły. Przede wszystkim samochód rodzinny to nie jest koniecznie samochód z pojemnością powyżej 2 litrów silnika. Zdecydowana większość samochodów rodzinnych ma pojemność silnika od 1,5 do 2 litrów. Moim zdaniem rozmowa o samochodach z pojemnością powyżej 2 litrów jest bezprzedmiotowa w tym zakresie. Rodziny kupują auta z pojemnością ok. 1,7 litra, sam takim jeżdżę.

Chcę też obalić mit, że Polaków nie stać na samochody, ponieważ mamy statystyki, w tym statystykę akcyzową. Średnia cena auta to 12 tys. zł, a wiadomo, że ceny są znacznie zaniżane. Największy sprzedawca samochodów używanych w Polsce określa cenę auta na poziomie 25 – 27 tys. zł. Co ciekawe, 80% aut jest kupowana za gotówkę. Polskie rodziny mają więc pieniądze. Jest tylko kwestia skupienia się na bezpieczeństwie i ochronie środowiska. W sprawie bezpieczeństwa, ponad połowa aut jest w wieku ponad 10 lat. O ile auto dziesięcioletnie może być w dobrym stanie technicznym, sam takie posiadam, o tyle w przypadku auta siedemnastoletniego prawdopodobieństwo, że jest w dobrym stanie technicznym jest bardzo małe.

Nawiązując do raportu NIK o stacjach kontroli pojazdów, takie auta są właśnie tam przepuszczane i zagrażają bezpieczeństwu. Jeszcze odnosząc się do kwestii tytoniu i papierosów, jeżeli ktoś szkodzi swojemu zdrowiu, musi płacić akcyzę. Tak samo jeśli ktoś szkodzi bezpieczeństwu na drodze i zagraża innym, też powinien pewne koszty ponosić. Uważam więc, że tendencja powinna być taka, iż podatek akcyzowy powinien być w miarę niski dla aut do 10 lat, oczywiście stopniowalny zgodnie z normami EURO, czyli normami emisji spalin, ale przy autach powyżej 10 lat i pojemności powyżej 2 tys. cm³ silnika podatek powinien być wyższy. Jeżeli chcemy zachować jakiś trend, to w debacie nad przepisami powinniśmy taki trend wprowadzać. Wtedy mielibyśmy jakąś konsekwentną politykę krajową w tym obszarze.

Chciałbym zaznaczyć, że pomimo sprowadzania prawie miliona aut używanych rocznie, znaczna większość trafia do szarej strefy, ponieważ są demontowane w szarej strefie, co zaburza statystyki sprowadzanych pojazdów i potwierdza, że są sprowadzane w złym stanie, bo skoro są sprowadzane do demontażu, to wiadomo, że wartość jezdnią mają niewielką, jedynie mogą być używane części pozyskane z tych pojazdów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś z państwa jeszcze chce zabrać głos? Jeszcze pan?

Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Adam Małyszko. Ponieważ padło stwierdzenie, że masowo są zaniżane faktury, to jest taka propozycja, żeby zmienić prawo w taki sposób, żeby – podobnie jak w podatku od czynności cywilnoprawnych – naliczać od wartości rynkowej, a nie od wartości z faktury. To być może uprościłoby rzetelne naliczanie i traktowanie wszystkich według tych samych zasad.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Cymański, proszę.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Bardzo krótko. Prezentowałem stanowisko klubu parlamentarnego, największego klubu w Sejmie, i było to stanowisko krytyczne wobec projektu autorstwa pana posła Sitarzkiego. To bardzo ciekawy projekt, trzeba oddać autorom, że wywołali dobrą i potrzebną dyskusję, bo problem jest i to poważny problem. Najbliższe jest mi spojrzenie pani przewodniczącej Gabrieli Masłowskiej, bo mówimy o ekologii i bezpieczeństwie i nikt nie zaprzeczy, że inicjatywa – aczkolwiek kontrowersyjna, bo są tam tematy bardzo zaskakujące – mówię o inicjatywie senatorów, to tematy ogromnej wagi finansowej, społecznej, politycznej, ekologicznej, a nawet medycznej... Byłem wiele lat w Komisji Zdrowia i wiem, jaki to problem. Wypadek to jedno, odszkodowanie tak, ale leczenie i rehabilitacja to się w głowie nie mieści, jakie koszty ponosi państwo. Paradoks, że zrobiliśmy helikoptery i stacje, a to tylko początek drogi, bo konsekwencją znakomitego systemu ratownictwa jest ogromny wzrost kosztów leczenia tych, którzy normalnie by zginęli, a leczy się ich latami. To tak jak z przeszczepami. Jeśli się mówi A, trzeba powiedzieć B.

Byłem sam autorem wypowiedzi, która spotkała się z ogromną retorsją, żeby zastanowić się choć szczątkowo nad podniesieniem akcyzy. Przepraszam, było to w poprzek inicjatywie posłów, ale mówię o autach luksusowych. Opinia publiczna się dziwi, ale jesteśmy w Komisji Finansów i mówimy o podatkach. Proszę spytać w salonach, kto kupuje Porsche i za ile. Kupujący mówią: full wypas mnie interesuje, wszystko idzie w koszty. To ogromne pieniądze. Dynamika wzrostu dóbr luksusowych w Polsce jest uderzająca, jest dużo wyższa niż wzrost płac realnych. To idzie w koszty, a jakie są skutki dla finansów, wszyscy wiemy. To są auta, które mają tylko jeden cel – konsumpcję demonstracyjną, bo nawet na autostradzie sobie nie pojeździ tym samochodem. Nie wspomnę o pojemności i o skażeniu azotynami, tlenkiem ołowiu, choć jest relatywnie niższe. Nie jestem, nawiedzonym ekologiem, ale w Europie Zachodniej są pomysły, żeby w ogóle zabronić jeżdżenia po drogach publicznych, bo Europa ma fioła na tym punkcie. To jest temat całkiem inny i osobny.

Reasumując, uważam – i to jest moja prośba do pana ministra – żeby bardzo ostrożnie się zastanowić – przy całym szacunku dla koleżanek i kolegów senatorów – bo dobrze,

że jako Komisja Finansów ten temat widzimy, a ten wątek dóbr luksusowych jest mi bliższy, dlatego uważam, że bardzo interesująca jest elastyczność cenowa popytu, a jeśli chodzi o dobra luksusowe, to ta elastyczność jest bardzo mała, tzn. jeśli ktoś kupuje za 440 zł perfumy Chanel, to kupi też za 520 zł. Mówimy o pewnej specyfice. Tu w Komisji będziemy szukać, jak bardziej racjonalnie wydawać, ale również jak mądrzej ściągać pieniądze i to jest temat przyszłości.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pan senator. Proszę bardzo.

Senator Grzegorz Peczkis:

Nie będę opowiadał o projekcie, który jest już napisany i złożony w Senacie, można się z nim zapoznać. Natomiast mam kilka uwag ogólnych do państwa wypowiedzi. Przede wszystkim, panie pośle Cymański, jeśli chodzi o wartość, od której płacimy podatek, to jest wartość deklarowana. W niektórych krajach, np. w Niemczech, sprzedający nie ma obowiązku informować państwa, za ile sprzedał pojazd, w związku z tym wartość pojazdu jest kreowana przy przewożeniu go do Polski. Stąd jest ta gigantyczna luka.

Druga sprawa. Jeśli podatki będą wyższe, to będzie większy wpływ. W 2009 r. zaplanowano, że po podwyżce o 5% górnego pułapu, czyli z 13,6% do 18,6%, państwo uzyska przychód plus 500 mln zł, a uzyskało przychód ok. 5 mln zł. Stała się po prostu sprzedaż, a nie wzrosły podatki. Szansa na to, że bogaci zaczną płacić więcej, jest znikoma.

Uwaga trzecia, potwierdzona wieloma badaniami, które od ponad roku, a nie od grudnia, prowadzimy w Senacie. Od ponad roku, od 9 marca 2016 r. prowadzimy badania – osoby bogate, które kupują limuzyny, podatku nie płacą. Właśnie o to chodzi, że w Polsce ten podatek akcyzowy płacą osoby średnio i słabo uposażone, a osoby bogate tego podatku nie płacą. Właśnie o to chodzi w tych zmianach, które być może do państwa dotrą, żeby zaczęły płacić. Być może teoretycznie wyda się, że zapłacą mniej, ale w tej chwili nie płacą.

Ostatnia uwaga. Było tu dużo uproszczeń, ale ponieważ to jest informacja, więc tylko tak ogólnie powiem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Sitarski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Sitarski (Kukiz15) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Tylko parę zdań. Kwestia samochodów luksusowych dla przedsiębiorców, trzeba tu zwrócić uwagę na jedno. Jest zdecydowana różnica między luksusowymi perfumami a samochodem służącym do pracy. Wielu przedsiębiorców potrzebuje po prostu dobrego samochodu, żeby wiele kilometrów w sposób w miarę bezpieczny i komfortowy przejechać. To trzeba postrzegać często jako narzędzie do pracy, a nie jako dobro luksusowe. Takie postrzeganie powinno być przez nas dokonywane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, czy mógłby pan odnieść się do poruszanych kwestii?

Sekretarz stanu w MF Wiesław Janczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję za tę dyskusję i udzielanie sobie wzajemnie odpowiedzi. Mieliśmy tu wiele stanowisk. Jesteśmy wyjątkowym krajem, bo – ten któremu zepsuł się samochód za granicą, mógł tego doświadczyć – w Polsce naprawić samochód jest łatwiej. Polacy są mistrzami, jeśli chodzi o umiejętności remontu, modernizacji, naprawy samochodu, dlatego nie boją się kupować używanych samochodów, które stanowią dla wielu osób ofertę atrakcyjną w porównaniu z nowymi samochodami. Przy tej samej cenie stać nas na zakup auta o rok czy kilka lat starszego, ale za to można jeździć autem utożsamianym z luksusem. To, o czym mówił pan poseł Cymański w odniesieniu do najnowszych, wystawianych w salonach samochodów drogich prestiżowych marek, dla wielu osób kupujących dziś używane samochody jest też odzwierciedleniem luksusu. Wiele osób traktuje nabycie samochodu jak kiedyś, gdy

samochód wyprodukowany na zachodzie kosztował tyle co mieszkanie czy dom, i trudno jest z tą tendencją polemizować.

Kiedy analizuje się te przepisy, także projekt senacki i poprzednie projekty, które były wycofywane, trzeba sobie uświadomić jedno – że po drugiej stronie oczekiwań społecznych mamy nie tylko te osoby, które kupują samochody w danym roku, ale też te, które przymierzają się do zakupu i marzą o samochodzie. Samochód zawsze będzie przedmiotem pewnego luksusu i w związku z tym modyfikując te przepisy, jesteśmy w polemice nie tylko z ponad milionem nabywców w ciągu roku, ale prawdopodobnie z 10 milionami osób, które jeżdżą samochodami, a którym się on znudził i chcą go wymienić. Patrzą więc na to, co robi Sejm i oceniają prace parlamentu i rządu pod tym kątem, czy nabycie będzie ich kosztować sporo więcej, czy nie będzie stworzona jakaś bariera dla nabycia.

Szanowni państwo, jestem ostatnią osobą, którą uda się namówić na to, żeby wyrażać opinie rządu co do tego, jak mogą wyglądać przyszłe regulacje. Moja rola, jako sekretarza stanu w Ministerstwie Finansów i osoby, której podlega Departament Podatku Akcyzowego, jest jasna. Przypomnę, że dochody z akcyzy zaprojektowane w budżecie państwa na rok bieżący to 69 000 000 tys. zł, czyli to potężna pozycja. Z tego punktu widzenia, proszę mi wierzyć, że owe ok. 2 mld zł są owszem istotne, ale rząd nie jest dziś pod żadną presją czasu, jeśli chodzi o uzyskiwanie jakichś dodatkowych dochodów. Mamy pełną stabilność i dynamikę efektywności systemu podatkowego i rząd jest w bardzo komfortowej sytuacji, jeśli chodzi o tę regulację. Na pewno będzie słuchał społeczeństwa. Na pewno nikt nie będzie działał w taki sposób, żeby nie poddawać tego szerokim konsultacjom społecznym, a temat jest bardzo trudny. Jest oczywiście ciśnienie na to, żeby uwolnić samochody bardziej ekologiczne, dające mniejsze zanieczyszczenie, samochody nowe, dać im preferencje, tylko że nie ma żadnej gwarancji że zostanie obniżona ich cena, że takie uwolnienie, które musiałyby skutkować dociążeniem podatkiem akcyzowym samochodów używanych starszych, nie zostanie skonsumowane przez dystrybucję. Nie mamy żadnego mechanizmu ustawowego, który by nas przed tym obronił.

Jesteśmy przygotowani na dowolne rozpisanie na role różnych komponentów i składowych tego podatku. Mamy to opisane w modelach matematycznych, wskaźnikowych. Jesteśmy dobrze przygotowani do tej dyskusji. Ale tej dyskusji nie zaczniemy, nie będziemy jej prowadzić. Stosuję tego typu zasadę, że takie komunikaty powinien generować szef resortu, premier rządu, a potem mogą być wypracowane stanowiska. Jeśli będzie stanowisko rządu do takiego czy innego projektu, to będę je prezentował. Natomiast zapewniam państwa, że ilekroć padnie wniosek ze strony dowolnego klubu o zwołanie Komisji Finansów Publicznych, tylekroć zainteresowanie tym tematem będzie ogromne, dlatego że dotyczy on wielu milionów osób i ich marzeń, oczekiwań, przekłada się na to, jak nasi współobywatele mogą planować nabycie samochodu.

Teraz państwo pozwolicie, że odniosę się do kilku pytań, które tu padły. Jeśli chodzi o samochody elektryczne, to mamy akcyzę na poziomie 3,1%, czyli bardzo niską. Nie ma tu potrzeby jakiejś szybkiej regulacji. Jeśli chodzi o samochody rodzinne i kwestie opodatkowania, to przy pojemności silnika do 2000 cm³ mamy spory wybór modeli i marek. Poniżej 2 litrów można uzyskać naprawdę bardzo wysokie moce, nie jest żadne problem. Przywołam kilka liczb, które pokażą, że jednak w Polsce rośnie sprzedaż nowych i używanych samochodów i to w sposób dosyć płynny. W 2016 r. liczba zarejestrowanych na terenie Polski samochodów osobowych – nowych i używanych – wyniosła 1 368 000 sztuk, co stanowiło wzrost o 19,3% w stosunku do roku 2015, w którym ta liczba wynosiła 1 146 849 sztuk. Trend ten był w znacznej mierze kształtowany przez rejestrację samochodów nowych. Z danych KPMG i Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że w 2016 r. liczba zarejestrowanych nowych samochodów osobowych na polskim rynku wyniosła 416 000 sztuk i wzrosła o 17,2%.

Było jeszcze inne pytanie, jeśli chodzi o nabycie wewnątrzspółnotowe. Mamy tu następujące wielkości: nowe samochody poniżej 2000 cm³ w 2015 r. zostały nabyte w liczbie 237 694 sztuk, a używane w liczbie 558 088 pojazdów; powyżej 2000 cm³ było to 15 229 nowych i 70 300 używanych pojazdów. Mogę to jeszcze przeliczyć na procenty, ale myślę, że to nie będzie konieczne.

Pani przewodnicząca mówiła, że powinniśmy z dużym wyprzedzeniem informować opinię publiczną. Ja deklaruje, że będziemy z dużym wyprzedzeniem informować, jeżeli zostaną podjęte decyzje w tej sprawie. Natomiast nie ma potrzeby nagłego i pilnego działania, dlatego że działania, jakie podejmiemy w zakresie naprawy efektywności systemu podatkowego, zawierają taki priorytet, który daje zdecydowanie większe korzyści dla urealnienia dochodów budżetu państwa niż strat wynikających z analizy SWOT w polimie z szerokimi grupami obywateli, którzy marzą o nabyciu swojego auta. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca Skowrońska chciała jeszcze dopytać.

Posel Krystyna Skowrońska (PO):

Za odpowiedź na pytanie dziękuję, ale będę krytyczna w innych sprawach. Pracowaliśmy z panem ministrem w Komisji Finansów Publicznych przez poprzednie lata. Nie mamy żadnego dokumentu na wniosek klubu Kukiz'15, aby rząd przedłożył taką informację, aby było to znane panu ministrowi czy jego współpracownikom znacznie wcześniej. To będzie lekka krytyka, ale będzie. Na przyszłość poprosimy w tematach, które są planowane, aby nie tylko słuchać i notować jak dzieciaki w szkole, ale żeby otrzymywać informacje. To nam się należy, bo to jest podstawą naszej dyskusji. To pierwsza rzecz.

Druga, o stopniu krytyczności wyższym, niestety czujemy się dobrze, bo jesteśmy jak u cici na imieninach, opowiadamy sobie, brakuje nam kawy i ciasteczek, towarzysztwo w miarę zadowolone. Proszę mi pozwolić kontynuować, żeby pokazać obraz. Brakuje mi rekomendacji, bo rząd dzisiaj powiedział: na dwoje babka wróżyła, jest dobrze, niedobrze, zbieramy, nie zbieramy. Senat pracuje i dzisiaj oczekiwałam tego, że rząd powie: albo jest za projektem senackim, albo nam się podoba, albo nam się nie podoba. Dziś bardzo krytyczna opinia na temat naszego spotkania, powiem jaka będzie moja konkluzja. Chciałabym wierzyć, ale trudno mi przychodzi ta wiara, w sprawie złożonej przez pana ministra deklaracji. Doświadczenia mówią inaczej, zaraz to wykażę. Pan minister deklaruje, że będzie to projekt rządowy, że będą konsultacje, gdyby coś się na tym rynku pojawiło. A jak się ma do tego praktyka? W ostatniej chwili jest to projekt poselski. Chciałabym się zawieść w swoim ostrożnościowym myśleniu o temacie, o którym dzisiaj rozmawialiśmy. A zatem bardzo proszę pana przewodniczącego, aby praktyką stało się, że nie tylko kto chce, ten notuje i ma swoje notatki, tylko oczekiwaliśmy takiej informacji na piśmie, a jestem przekonana, że od pana ministra, znanego ze swojej rzetelności i dokładności, taką informację będziemy w przyszłości otrzymywać, że tylko dzisiaj jest małe potknięcie i mam nadzieję, mimo że wiary we mnie mało, że złożona będzie deklaracja – gdyby się zdarzyło coś w tym temacie – będzie projekt rządowy z konsultacjami. Kawy i ciasteczek nie oczekuję, woda mi wystarczy i myślę, że państwu posłom również. Chciałam powiedzieć w przenośni, aby oddać atmosferę tego, jak dzisiaj rozmawiamy i jak to są wrażliwe sprawy, o czym przekonujemy się również z głosów strony społecznej, wskazujących, że jest to temat wielowątkowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jeśli mogę też zabrać głos, myślę, że charakter dzisiejszej dyskusji jest z natury rzeczy – i tak musiało być – mało konkluzywny z tego względu, że omawiamy pewien problem, a nie jakieś konkretne przepisy i propozycje, które byłyby w tym momencie przedmiotem rozpoznania. Jak rozumiem, pan minister nie odnosi się do projektu senackiego, bo nie jest on w tej chwili procedowany. Taki dokument został przygotowany, ale nie jest to ten moment, w którym możemy oczekiwać stanowisk klubów, a tym bardziej stanowiska rządu. Jak rozumiem, w odpowiednim momencie takie stanowisko będzie przygotowane i taka była deklaracja ze strony pana ministra, gdy ten projekt trafi pod obrady Wysokiej Izby. W tym momencie nie został nawet skierowany do pierwszego czytania. Nasza dyskusja jest przedwczesna, jeśli oczekiwaliśmy jakichś konkretnych odniesień.

Może spytam, bo chyba jest jakieś nieporozumienie, panie ministrze, rozumiem, że pan nie zapowiadał projektu rządowego w tej sprawie? Ja nie usłyszałam w wypowiedzi pana ministra, że będzie projekt rządowy. Pan minister zapowiadał stanowisko rządu do projektu senackiego wtedy, kiedy będzie procedowany.

Sekretarz stanu w MF Wiesław Janczyk:

Cały czas mówiliśmy tylko o stanowisku rządu do projektu senackiego. Natomiast pani przewodnicząca próbowała uogólnić w kierunku tego, że jest jakiś projekt rządowy. Nie ma takiego projektu.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Jak rozumiem, rząd w tej chwili nie widzi potrzeby, żeby taki projekt rządowy składać w tej kwestii.

Sekretarz stanu w MF Wiesław Janczyk:

Mogę odpowiadać jako osoba kierująca departamentem, bo w takiej roli tutaj występuję. Nie widzimy takiej potrzeby.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Jeśli chodzi o kwestię informacji na piśmie, to rozumiem, że to też nie jest tak, że to jest obligatoryjne, że pan minister musi ją składać, ale myślę, że rzeczywiście to ułatwiłoby nam pracę w przyszłości, gdyby taka skondensowana informacja pojawiała się wcześniej. Pani przewodnicząca, nie ma wymogu, aby przedstawiciel rządu, prezentując informację na posiedzeniu Komisji, składał ją na piśmie. Jest ona przedstawiana na posiedzeniu Komisji. Pan minister się z tego zadania wywiązał. Możemy oczywiście – i tu poparłem pani opinię – apelować, żeby taką informację na piśmie również przekazywać, ale nie można z tego czynić zarzutu wobec pana ministra.

Posel Krystyna Skowrońska (PO):

Chciałabym jednak podtrzymać swoją propozycję, bo my też mamy się do tego posiedzenia przygotować, a nie przesiedzieć jak dzieciaki i posłuchać pana ministra. Proszę mi pozwolić wyrazić swoją opinię.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

To proszę mówić w swoim imieniu, a nie nas wszystkich.

Posel Krystyna Skowrońska (PO):

Ależ oczywiście, w moim przekonaniu takie działanie pozbawia nas poważnego traktowania wzajemnie przez rząd i posłów. Ja chciałabym się do tego, podobnie jak część z państwa posłów, przygotować poważnie, może postawić różne problemy albo zapytać. Nie chciałabym i nie mam szansy odnieść się i sprawdzić danych pana ministra. Jak wczoraj obnażono w telewizji raport rządu w zakresie przestrzegania praw człowieka, gdzie rząd napisał wszystko inaczej niż jest w rzeczywistości, dając jakąś odpowiedź instytucji, czyli ONZ. A zatem w tym przypadku proszę mi pozwolić, aby nie dochodziło do zadawania dodatkowych pytań – i państwo powinni być zadowoleni z tego – do wyjaśniania rzeczy, które inaczej brzmią w ustach lub inaczej zostaną zrozumiane. Wtedy pan minister mi powie: pani poseł, pani się myli i państwo będziecie mieć satysfakcję. Wolałabym się nie mylić, wolałabym pracować na konkretnym materiale. Myślę również, że pan poseł, który wnosił o odbycie takiego posiedzenia, z klubu Kukiz'15, to nie wiem, czy nie wyprzedzam, ale skoro państwo prosicie o jakąś informację, to nie po to, żeby potem czytać i zastanawiać się, czy ona jest wybiórczo przedstawiona.

Pozostaje w niezadowoleniu z odpowiedzi, iż nie będzie na piśmie. Pozostaje apel, jeśli rząd chciałby poważnie traktować Komisję Finansów Publicznych, to oczekuję informacji na piśmie.

Przewodniczący poseł Jacek Sasin (PiS):

Dziękuję. Przypomnę, że to nie jest posiedzenie zwołane na wniosek któregokolwiek z klubów, tylko wynika z planu pracy Komisji, który został przyjęty. Myślę, że co do obnażania nieprawdziwych danych, to byłbym bardziej ostrożny, szczególnie jeśli powołujemy się na materiały w tzw. zaprzyjaźnionych telewizjach.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję. Stwierdzam zakończenie omawiania informacji. Zamykam posiedzenie Komisji.