

Ekologiczna reforma podatkowa



16 propozycji nowej
legislacji na rzecz
elektromobilności

Analiza na zlecenie Transport & Environment
i Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych.

Warszawa, maj 2020r.

Streszczenie

Analiza zawiera 16 propozycji legislacyjnych na rzecz elektromobilności dla Polski. Głównym celem proponowanych regulacji jest próba rozwiązania problemu rosnącej emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza pochodzących z samochodów osobowych. W ostatnich latach w Polsce odnotowano gwałtowny wzrost liczby rejestracji samochodów, z czego większość to pojazdy używane i importowane, często o niskim standardzie emisji spalin. Jednocześnie rynek samochodów zero- i niskoemisyjnych nie rozwija się tak szybko jak oczekiwano.

Przedstawione w tej analizie propozycje mogą spowolnić, a nawet odwrócić te negatywne trendy. Poniższe rekomendacje są spójne z celami rządu RP, który aktywnie stara się rozwiązać problemy związane z zanieczyszczeniem powietrza i rozwijać rynek samochodów elektrycznych. Nasze propozycje opierają się na zasadzie bonus malus polegającej na nagradzaniu użytkowników samochodów zero- i niskoemisyjnych (o zasięgu elektrycznym co najmniej 80 km) i karaniu tych korzystających z pojazdów zanieczyszczających środowisko. Analiza została podzielona na propozycje mające na celu: 1) ograniczenie importu pojazdów używanych o wysokim stopniu zanieczyszczenia (część A); 2) zwiększenie atrakcyjności eksploatacji pojazdów zero- i niskoemisyjnych (część B); 3) zwiększenie atrakcyjności zakupu nowych pojazdów zero- i niskoemisyjnych (część C); i 4) rozwój infrastruktury ładowania (część D).

A. Zmiany przepisów mające na celu ograniczenie importu wysokoemisyjnych pojazdów z rynku wtórnego

1. Reforma akcyzy: Proponowana reforma podatku akcyzowego ma na celu zniechęcenie nabywców do zakupu starych i zanieczyszczających samochodów (rynek importowanych samochodów używanych) i samochodów o największej emisji CO₂ (rynek nowych samochodów). Pojazdy zeroemisyjne już teraz zwolnione są z akcyzy. Nowy podatek byłby obliczany na podstawie wielkości silnika, norm EURO, emisji CO₂ i masy pojazdu.

B. Zmiany przepisów mające na celu zwiększenie atrakcyjności eksploatacji pojazdów zero- i niskoemisyjnych

2. Podatek antysmogowy: Proponowany nowy podatek byłby pobierany co roku przez gminy i pozostał ich własnym dochodem. Każda gmina samodzielnie zadecydowałaby o jego wysokości. Minimalna kwota podatku powinna wynosić 50 zł i rosnąć w zależności od norm EURO, masy samochodu i rodzaju napędu. Pojazdy zeroemisyjne byłyby z niego wyłączone.

3. Zwiększenie limitu amortyzacji na samochody niskoemisyjne: Proponujemy zwiększenie kwoty limitu amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych (hybrydowych typu plug-in) z obecnych 150 000 zł do 200 000 zł. Limit 225 000 zł na pojazdy zeroemisyjne nie uległby zmianie.

4. Zmniejszenie limitu amortyzacji dla samochodów spalinowych: Proponujemy coroczne obniżenie limitów amortyzacji dla samochodów spalinowych i niskoemisyjnych. W rezultacie w roku 2035 nie można byłoby amortyzować samochodów spalinowych, a w 2040 roku samochodów niskoemisyjnych.

5. Podwyższenie limitu wydatków eksploatacyjnych na użytkowanie samochodów elektrycznych: Podwyższenie dopuszczalnego limitu zaliczenia do kosztów uzyskania przychodu wydatków eksploatacyjnych na samochody firmowe: zeroemisyjne do 100 proc., niskoemisyjne do 80 proc. przy jednoczesnym obniżeniu poziomu dla samochodów z silnikiem spalinowym do 50 proc. (z obecnych 75 proc.).

6. Likwidacja luki w opodatkowaniu diesla: Proponujemy stopniowe zwiększanie akcyzy na olej napędowy. Do 2030 roku poziom opodatkowania oleju napędowego powinien osiągnąć poziom akcyzy na benzynę. Obecnie akcyza na olej napędowy jest o 24 proc. niższa od akcyzy na benzynę.

7. Niższe opłaty drogowe dla pojazdów zeroemisyjnych: Użytkownicy zeroemisyjnych samochodów osobowych, którzy obecnie płacą za korzystanie z płatnych odcinków autostrad, powinni zostać zwolnieni z tych opłat. Ponadto, korzystający z zeroemisyjnych busów i pojazdów ciężarowych o wadze powyżej 3,5 ton, którzy obecnie wnoszą opłaty za korzystanie z dróg płatnych (autostrady, drogi ekspresowe i krajowe), powinni płacić 75 proc. obecnej stawki.

8. Nowa polityka parkingowa w miastach: Proponujemy ułatwienia dla użytkowników samochodów zero- i niskoemisyjnych w strefach płatnego parkowania w miastach. Mieszkańcy obszarów objętych tymi strefami mogliby wykupić tylko jeden roczny abonament parkingowy na samochód spalinowy na mieszkanie (dziś liczba ta jest nieograniczona), podczas gdy właściciele pojazdów zero- i niskoemisyjnych byłiby wyłączeni z tej regulacji.

9. Grzywna za usunięcie z pojazdu urządzeń służących do obniżenia jego emisyjności: Wprowadzenie możliwości nałożenia grzywny administracyjnej w wysokości 10 000 zł w przypadku stwierdzenia braku wymaganych urządzeń lub komponentów służących do obniżenia emisyjności (takich jak filtry DPF lub katalizator).

C. Zmiany przepisów mające na celu zwiększenie atrakcyjności zakupu nowych pojazdów zero- i niskoemisyjnych

10. Opłata środowiskowa: Proponujemy wprowadzenie opłaty środowiskowej dla wszystkich pojazdów z wyjątkiem pojazdów zeroemisyjnych, która byłaby pobierana przy rejestracji pojazdu. Opłata ta byłaby obliczana w oparciu o technologię układu napędowego: 800 zł dla samochodów z silnikiem diesla, 400 zł dla samochodów z innym silnikiem spalinowym, 200 zł dla pojazdów niskoemisyjnych. Dochód z opłaty zasiliłby Fundusz Niskoemisyjnego Transportu, który wspiera rozwój elektromobilności w Polsce.

11. Obniżenie stawki VAT na samochody zero- i niskoemisyjne: Proponujemy zastosowanie preferencyjnej stawki VAT na samochody zeroemisyjne (5 proc.) i niskoemisyjne o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie zasięgu elektrycznego (7 proc.). Nasza propozycja wymaga zgody Komisji Europejskiej.

12. Możliwość odliczania 100 proc. VAT przy zakupie nowego samochodu elektrycznego: Podwyższenie możliwości odliczenia podatku VAT dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą do 100 proc. w przypadku zakupu pojazdów zeroemisyjnych i 75 proc. – pojazdów niskoemisyjnych, przy jednoczesnym obniżeniu poziomu odliczeń VAT dla zakupu samochodów spalinowych z 25 proc. z obecnych 50 proc.

13. Zmniejszenie wysokości odliczeń VAT na samochody spalinowe: Proponujemy obniżenie do 25 proc. i stopniowe zmniejszanie wysokości dopuszczalnego poziomu kwoty odliczenia VAT 2,5 punkt proc. rocznie. W ten sposób do 2030 roku wycofana zostałaby możliwość odliczenia podatku VAT z tytułu zakupu samochodów spalinowych. Dla samochodów niskoemisyjnych proponujemy podwyższenie odpisu do 75 proc. i coroczne jego zmniejszanie 1 punkt proc.

D. Działania mające na celu rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych

14. Ulga PIT dla osób fizycznych na inwestycję w prywatną ładowarkę normalnej mocy: Wydatki poniesione na zakup i instalację punktów ładowania o normalnej mocy w wysokości maks. 10 000 zł powinny być objęte ulgą podatkową.

15. Ładowarki na publicznych i prywatnych parkingach: Proponujemy poprawki do implementowanej niedawno dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków poprzez wprowadzenie wymogu przygotowania odpowiedniej liczby miejsc postojowych do instalacji punktów ładowania w budynkach wielorodzinnych. Ponadto proponujemy stopniowe wprowadzanie od 2025 wymogu posiadania ładowarek elektrycznych na parkingach w budynkach użyteczności publicznej. Do 2031 roku przy minimum 30 proc. miejsc postojowych w tego typu budynkach.

16. Dedykowana taryfa dla stacji ładowania o dużej mocy: W celu ułatwienia inwestycji w publiczne stacje ładowania dużej mocy proponujemy wprowadzenie rozporządzenia zobowiązującego operatorów sieci dystrybucyjnej do wprowadzenia taryfy dedykowanej operatorom takich stacji. Specjalna taryfa miałaby obniżyć koszty stałe opłaty dystrybucyjnej i zwiększyć koszty zmienne zużycia energii. Tym samym poprawiłoby to rentowność inwestycji w tego typu instalacje.

Executive Summary

In recent years Poland has witnessed a stark increase in second-hand car registrations. Imported from Western Europe where they are regarded as below standard, these vehicles often feature high levels of tail pipe emissions adding to Polish environmental worries. Moreover, the zero- and low emission cars market has not developed as quickly as anticipated. New regulations are needed to clean up the car fleet in Poland and put the country transport sector on a climate neutrality path.

This paper analyses 16 legislative proposals designed to speed up the development of electric mobility in Poland by targeting the problem of greenhouse gas emissions and air pollution caused by combustion engine cars. Our recommendations are in line with the Polish government's efforts to tackle the country's problems with air pollution and to develop a robust electric vehicles market. Our proposals are based on the bonus-malus principle – we want to reward the use of zero- and low emission cars (all references to low emission vehicles in this paper mean vehicles with an electric range of at least 80 km) and penalize the use of polluting vehicles.

The analysis is divided into four parts. Part A includes proposals aimed at reducing the import of highly polluting second-hand vehicles. Part B features proposals aimed at increasing the attractiveness of operating zero and low emission vehicles. Part C lists proposals aimed at increasing the attractiveness of purchasing new zero and low emission vehicles. Part D describes proposals aimed at developing charging infrastructure.

A. Proposals aimed at reducing the import of highly polluting second-hand vehicles

1. Excise duty reform: The proposed excise duty reform aims at discouraging buyers from opting for older and most polluting cars (second-hand market) and cars with the highest CO₂ footprint (new cars). To do that we propose to calculate the new excise duty based on the engine size, EURO norms, CO₂ emissions and the weight of the vehicle.

B. Proposals aimed at increasing the attractiveness of using zero emission and low emission vehicles

2. Smog tax for passenger vehicles: The new tax would be charged annually by a municipality (Polish: gmina) and its revenues would constitute its own income. Each municipality should determine the level of the tax respecting its minimum level. We recommend that the minimum is set at PLN 50 and increases depending on the EURO norms of the car, its weight and powertrain technology. Zero emission vehicles would be excluded from this new tax.

3. Increased limit of depreciation for low emission vehicles: We propose to increase the amount of car depreciation charges that may be included in tax-deductible costs for low emission vehicles from PLN 150.000 allowed currently to PLN 200.000. We suggest keeping the current limit of PLN 225.000 for zero emission vehicles.

4. Gradual decrease of car depreciation charges that may be included in tax-deductible costs: We propose introducing an annual reduction of the limits of car depreciation charges for ICE cars and LEVs. As a result, tax deductions would amount to zero by 2035 for ICE cars, and by 2040 for LEVs.

5. Full deduction of operating expenses for zero emission vehicles: We suggest raising the level of deductible operating expenses to up to 100 percent for ZEVs and to 75 percent for LEVs. At the same time we propose decreasing the level of deductible operating expenses for ICE cars to 50 percent (currently 75 percent).

6. Closing the gap on diesel taxes: We propose to gradually increase the excise duty on diesel fuel. Its level should reach the level of excise duty on petrol by 2030. Today the excise duty on diesel is 24 percent lower than the excise duty on petrol.

7. Lowering road tolls for zero emission vehicles: Zero emission passenger cars should be exempt from tolls for driving on motorways. Zero emission buses and vehicles with a weight over 3,5 tones, which are charged for using toll roads (motorways, express ways and national roads) should pay a fee reduced by 75 percent.

8. New parking policy in cities: We propose to improve conditions for zero and low emission vehicles in paid parking zones in cities. Residents of areas within paid parking zones should be allowed to purchase only one annual parking ticket per apartment (today this number is unlimited), whereas owners of zero and low emission vehicles would be excluded from this regulation.

9. Introducing a fine for removing devices designed to reduce vehicle emissions: We propose imposing an administrative fine amounting to PLN 10,000 for owners whose vehicles have reducing emissions devices removed (incl. DPF-filters or catalytic converters).

C. Proposals aimed at increasing the attractiveness of purchasing new zero-emission and low-emission vehicles

10. Environmental levy for passenger cars: We propose to introduce a new environmental levy for all vehicles except for zero emission vehicles, which will be charged when registering a vehicle. This levy should be based on the type of powertrain. The levy should be PLN 800 for diesel cars, PLN 400 for other ICE cars and PLN 200 for low emission vehicles. The levy should constitute a revenue of the Low Emission Transportation Fund, which was established to finance the development of electric mobility in Poland.

11. Lower VAT on zero and low emission vehicles: We propose to apply a preferential VAT rate to zero emission vehicles (5 percent) and low emission vehicles (7 percent). This proposal requires a derogation from the EU rules.

12. Full VAT deduction for purchasing zero and low emission vehicles: We propose increasing the level of VAT deduction for business entities to up to 100 percent when purchasing zero emission vehicles and 75 percent when purchasing low emission vehicles. At the same time we propose decreasing the level of VAT deduction when purchasing ICE cars from the current 50 percent to 25.

13. Gradual phase out of VAT deduction for ICE cars: We propose decreasing the level of VAT deduction when purchasing ICE cars from the current 50 percent to 25 as a start. Moreover, we suggest introducing an annual decrease of this level by 2.5 percentage point. In this way, the possibility to deduct VAT on an ICE car purchase will vanish by 2030. We suggest introducing a 75 percent VAT deduction and an annual decrease of this rate by 1 percentage point for low emission cars.

D. Proposals aimed at developing charging infrastructure

14. Tax breaks in income tax for private individuals for installing domestic charging points: We propose that all investments concerned with installing a private charging point should be eligible for a tax deduction up to the amount of PLN 10.000.

15. Charging points on car parks of residential and non-residential building: We propose improving the implementation of the Directive on the energy performance of buildings by introducing proper requirements as regards design of parking spaces in residential buildings. We also propose an obligation of gradual introduction of electric chargers in parking of non-residential buildings from 2025. At least 30 percent of those parking spaces must have access to a charging point by 2031.

16. Dedicated tariff for fast charging points: In order to facilitate investments in high power public charging stations we propose obliging electricity distributors to introduce a tariff dedicated to fast charging stations operators. It should feature reduced fixed costs and power distribution fee components and increased variable costs related to electricity consumption. Such a new tariff would improve the profitability of investments in new fast charging stations.

Autorzy: dr Robert Rybski (Uniwersytet Warszawski),
Jakub Fajdek (Uniwersytet Warszawski)

Redakcja
merytoryczna: Rafał Bajczuk,
Krzysztof Bolesta,
Marcin Korolec,
Jens Müller
Jacek Mizak
Saul Lopez

Analiza na zlecenie:
Transport & Environment i Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych.



Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE) jest organizacją pozarządową pracującą na rzecz rozwoju transportu zeroemisyjnego. Prowadzi działania promocyjne i edukacyjne, świadczy też usługi doradcze i analityczne na zlecenie. Jest partnerem Transport & Environment, brukselskiego think tanku z obszaru polityki transportowej.

Warszawa, marzec 2020 r.

Spis treści

Wstęp. Stan polskiego i europejskiego rynku motoryzacyjnego	12
Tabela propozycji legislacyjnych	14
A. Ograniczenie importu pojazdów używanych o wysokim stopniu zanieczyszczenia	16
1. Reforma akcyzy	18
B. Zwiększenie atrakcyjności eksploatacji pojazdów zero- i niskoemisyjnych	18
2. Podatek antysmogowy	18
3. Zwiększenie limitu amortyzacji samochodów niskoemisyjnych	20
4. Zmniejszenie limitu amortyzacji samochodów spalinowych	21
5. Podwyższenie limitu wydatków eksploatacyjnych na użytkowanie samochodów elektrycznych	22
6. Likwidacja luki w opodatkowaniu diesla	23
7. Niższe opłaty drogowe dla pojazdów zeroemisyjnych	24
8. Nowa polityka parkingowa w miastach	25
9. Grzywna za usunięcie z pojazdu urządzeń służących do obniżenia jego emisyjności	26
C. Zwiększenie atrakcyjności zakupu nowych pojazdów zero- i niskoemisyjnych	28
10. Opłata środowiskowa	28
11. Obniżenie stawki VAT na samochody zeroemisyjne i niskoemisyjne	30
12. Możliwość odliczania 100% VAT przy zakupie nowego samochodu elektrycznego	31
13. Zmniejszenie wysokości odliczania VAT na samochody spalinowe	33
D. Działania mające na celu rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych	34
14. Ulga PIT dla osób fizycznych na inwestycję w prywatną ładowarkę normalnej mocy	34
15. Wprowadzenie wymogu dostosowania instalacji elektrycznej do montażu ładowarek normalnej mocy na parkingach i w garażach podziemnych	35
16. Dedykowana taryfa dla stacji ładowania o dużej mocy	36
Aneks. Propozycje zmian przepisów i brzmienie legislacyjne	37
1. Reforma akcyzy	38
2. Podatek antysmogowy	42
3. Zwiększenie limitu amortyzacji samochodów niskoemisyjnych	46
4. Zmniejszenie limitu amortyzacji samochodów spalinowych	60
5. Podwyższenie limitu wydatków eksploatacyjnych na użytkowanie samochodów elektrycznych	64
6. Likwidacja luki w opodatkowaniu diesla	68
7. Niższe opłaty drogowe dla pojazdów zeroemisyjnych	70
8. Nowa polityka parkingowa w miastach	74
9. Grzywna za usunięcie z pojazdu urządzeń/instalacji służących do obniżenia jego emisyjności	76
10. Opłata środowiskowa	78
11. Obniżenie VAT na samochody elektryczne i hybrydowe	81
12. Możliwość odliczania 100% VAT na samochody elektryczne	82
13. Zmniejszenie wysokości odliczania VAT na samochody spalinowe	84
14. Ulga PIT dla osób fizycznych na inwestycję w prywatną ładowarkę normalnej mocy	88
15. Wprowadzenie wymogu dostosowania instalacji elektrycznej do montażu ładowarek normalnej mocy na parkingach i w garażach podziemnych	90
16. Dedykowana taryfa dla stacji ładowania o dużej mocy	94

Wstęp. Stan polskiego i europejskiego rynku motoryzacyjnego

Z roku na rok Polska staje się krajem coraz silniej zmotoryzowanym. Rośnie liczba samochodów na polskich drogach – według Eurostatu w 2017 roku było ich 22,5 mln – rośnie też wskaźnik motoryzacji, który należy już do jednego z najwyższych w Unii Europejskiej – w 2017 roku wyniósł 698 pojazdów na 1000 mieszkańców (średnia dla UE to 602 pojazdy). Jednocześnie, jeżdżące w Polsce samochody są jedynymi z najstarszych w Europie – średni wiek floty to 13 lat i 9 miesięcy (średnia unijna 10,8). Przyczynia się do tego duży import starych samochodów, które według danych za rok 2018 miały średnio 11 lat i 9 miesięcy. Aż 44 proc. sprowadzanych z zagranicy pojazdów napędzanych było też silnikami wysokoprężnymi (diesla), które w największym stopniu przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza. Wysoki import popularnych diesli zapewne będzie się nasilał ze względu na wprowadzanie kolejnych ograniczeń w korzystaniu z tego rodzaju napędu w krajach „starej” Unii.

Jednocześnie rośnie sprzedaż samochodów zero- i niskoemisyjnych. Co prawda w 2019 roku w Europie zarejestrowano 156 tys. samochodów elektrycznych (ACEA), co stanowi 3 proc. rynku, niemniej ten segment wzrósł aż o 80,5 proc. w stosunku do 2018 roku. Boom na elektromobilność omija jednak Polskę. Jednym z powodów jest mały popyt na samochody elektryczne – w 2019 wyniósł tylko 0,5 proc. całego rynku i był jednym z najniższych w Unii. Dla porównania w Holandii sprzedaż samochodów zeroemisyjnych to 15 proc. rynku, w Szwecji 11 proc., w Niemczech 3 proc., a w Hiszpanii 1,4 proc.

Wzrost sprzedaży samochodów elektrycznych w Polsce jest jednak wysoce pożądany. Po pierwsze, wymiana floty na zeroemisyjną poprawi jakość powietrza, zwłaszcza w dużych miastach, gdzie problem smogu komunikacyjnego jest najbardziej dotkliwy. Po drugie, tworząc rynek wewnętrzny dla samochodów elektrycznych, możemy pomóc w rozwoju nowego sektora krajowej gospodarki. Wreszcie, po trzecie, korzystanie z pojazdów elektrycznych zmniejsza poziom emisji gazów cieplarnianych z transportu. Polska należy zaś do krajów, w których emisje z tego sektora rosną najszybciej w całej Unii. Jesteśmy zobligowani przez prawo europejskie do obniżenia tych emisji w tej dekadzie.

16 rekomendacji na rzecz elektromobilności i czystego powietrza

Nasze propozycje nowej legislacji na rzecz elektromobilności mierzą się z każdym z wymienionych wyżej problemów, w tym zarówno z koniecznością wstrzymania importu wiekowych i wysokoemisyjnych pojazdów z Europy Zachodniej, jak i potrzebą wsparcia rynku samochodów zero- i niskoemisyjnych.

Nasze rekomendacje bazują na znanej z rynku ubezpieczeń zasadzie bonus-malus (nagrody za dobre zachowania i kary za złe). Proponujemy, by zmniejszyć obciążenia podatkowe dla użytkowników pojazdów zero- i niskoemisyjnych przy równoczesnym ich zwiększeniu dla korzystających z tych napędzanych silnikami spalinowymi, proporcjonalnie do ich wpływu na środowisko. Ze względu na to, że w polskim prawie definicja pojazdu zero- i niskoemisyjnego nie jest skodyfikowana, korzystamy z definicji samochodu elektrycznego i hybrydowego (określonej w art. 2 pkt 12 ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), dodając do niej jedynie wymóg minimalnego zasięgu 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.

Nasze propozycje podzieliliśmy według grup zagadnień. Do pierwszej z nich należy reforma podatku akcyzowego. Postulujemy zmianę sposobu jego naliczania, tak by w największym stopniu dotyczył pojazdów emitujących najwięcej zanieczyszczeń (według wskazań normy EURO). Głównym celem tej zmiany jest zmniejszenie importu najstarszych i najbardziej emisyjnych pojazdów i zachęcenie konsumentów do zakupu pojazdów nowszych i mniej trujących.

Kolejna grupa propozycji dotyczy zwiększenia atrakcyjności eksploatacji pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Postulujemy m.in. wprowadzenie nowego podatku od posiadania samochodu osobowego tzw. podatku antysmogowego. Podatek ten byłby pobierany przez gminy i stanowił ich dochód własny. Wysokość podatku byłaby wyliczana na podstawie normy EURO, masy pojazdu i typu napędu. Ponadto, postulujemy, by zmniejszyć ulgi podatkowe (limity amortyzacji i wydatków eksploatacyjnych) dla użytkowników samochodów spalinowych, co naszym zdaniem zachęciłoby konsumentów do zakupu pojazdów elektrycznych i hybrydowych. W Polsce ok. 70 proc. nowych samochodów kupują firmy i instytucje, a jedynie 30 proc. osoby prywatne. Uważamy, że promocja samochodów zero- i niskoemisyjnych w tej pierwszej grupie odbiorców jest szczególnie ważna, ponieważ za kilka lat to właśnie te pojazdy zasilą wtórny rynek samochodów nabywanych przez osoby prywatne. Postulujemy także, by zrównać wysokość akcyzy na olej napędowy i benzynę, zmniejszyć opłaty za użytkowanie dróg dla samochodów zeroemisyjnych i zmienić politykę parkowania w miastach. Naszym zdaniem przywilej parkowania abonamentowego powinien dotyczyć przede wszystkim użytkowników samochodów elektrycznych, a samochodów spalinowych być ograniczony do jednego na gospodarstwo domowe. Proponujemy również, by usuwanie z pojazdów filtrów cząstek stałych (DPF) wiązało się z nałożeniem grzywny administracyjnej.

Trzecia grupa propozycji dotyczy zwiększenia atrakcyjności zakupu nowych pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Proponujemy m.in. wprowadzenie opłaty środowiskowej, pobieranej podczas rejestracji samochodu, z której wyłączone byłyby samochody zeroemisyjne. Ponadto, postulujemy obniżenie podatku VAT od nowych samochodów zero- i niskoemisyjnych oraz zwiększenie wysokości odliczenia tego podatku do 100 proc. przez firmy kupujące pojazdy zeroemisyjne i do 75 proc. – niskoemisyjne. W przypadku kupna pojazdów z napędem spalinowym wysokość odliczenia powinna wynosić do 25 proc. i być stopniowo zmniejszana do zera.

Czwarta i ostatnia grupa propozycji dotyczy ułatwień w rozbudowie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych. Postulujemy, by zgodnie z dyrektywą 2018/844 właściciele parkingów byli zobowiązani do instalacji stacji ładowania, a osoby fizyczne inwestujące w prywatne stacje mogły odliczyć poniesione na ten cel koszty od podatku dochodowego. Proponujemy także wprowadzenie specjalnej taryfy na prąd dla operatorów stacji ładowania, która zmniejszyłaby stałe koszty budowy tych instalacji i pomogła w rozwoju rynku samochodów elektrycznych.

Tabela propozycji legislacyjnych

LEGENDA:

- +++ duża skuteczność w realizacji celu / duże wpływy do budżetu
- ++ średnia skuteczność w realizacji celu / średnie wpływy do budżetu
- + mała skuteczność w realizacji celu / małe wpływy do budżetu
- zmniejszenie wpływów do budżetu

Proponowane rozwiązanie	Przewidywana skuteczność dla realizacji wskazanego celu	Szacowany wpływ na finanse publiczne i budżet państwa
Cel: Ograniczenie importu wysokoemisyjnych pojazdów z silnikiem spalinowym		
Reforma podatku akcyzowego	+++	+++
Cel: Zwiększenie atrakcyjności eksploatacji pojazdów zero- i niskoemisyjnych		
Podatek antysmogowy	++	++
Zwiększenie limitu amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych	+	—
Zmniejszenie limitu amortyzacji dla samochodów spalinowych	+	++
Podwyższenie limitu wydatków eksploatacyjnych na użytkowanie samochodów elektrycznych	++	—
Likwidacja luki w opodatkowaniu oleju napędowego	++	+++

Niższe opłaty drogowe dla użytkowych pojazdów zeroemisyjnych	++	—
Nowa polityka parkingowa w miastach	++	++
Grzywna za usunięcie z pojazdu urządzeń służących obniżeniu jego emisyjności	++	+
Cel: Zwiększenie atrakcyjności zakupu nowych pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych		
Opłata środowiskowa (rejestracyjna)	+	++
Obniżenie stawki VAT na samochody zeroemisyjne i niskoemisyjne	++	—
Możliwość odliczania 100 proc. VAT przy zakupie nowego samochodu elektrycznego	+++	—
Zmniejszenie wysokości odliczania VAT na samochody spalinowe	++	+++
Cel: Stymulacja rozwoju infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych		
Ulga PIT dla osób fizycznych na zakup i montaż ładowarki normalnej mocy	++	—
Wprowadzenie wymogu dostosowania instalacji elektrycznej do montażu ładowarek normalnej mocy na parkingach i w garażach podziemnych	+++	+
Wprowadzenie przez przedsiębiorstwa energetyczne taryfy skierowanej do operatorów stacji ładowania o dużej mocy	++	—

A. Ograniczenie importu wysokoemisyjnych pojazdów z rynku wtórnego

1. Reforma akcyzy

Zmiana w sposobie naliczania akcyzy uwzględniająca normę emisji spalin (EURO), współczynnik poziomu emisji CO₂ i masę własną pojazdu.

Jak jest teraz?

Zgodnie z art. 105 pkt 1 i 2 ustawy z 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 864 z późn. zm.) stawka akcyzy na samochody osobowe wynosi 18,6 proc. podstawy opodatkowania dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 centymetrów sześciennych i 3,1 proc. podstawy opodatkowania dla pozostałych samochodów osobowych. Jednocześnie wysokość podstawy opodatkowania oblicza się w oparciu o postanowienia art. 104 ustawy o podatku akcyzowym.

Wraz z wejściem w życie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zmieniona została ustawa o podatku akcyzowym, w której pojawił się dodatkowy art. 109a, przewidujący zwolnienie od akcyzy osobowych pojazdów elektrycznych lub napędzanych wodorem. Jednocześnie od 1 stycznia 2021 r. wprowadzono zwolnienie od akcyzy dla osobowych pojazdów hybrydowych w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tzw. hybryd plug-in).

Istota propozycji

Zmiana wysokości należnej akcyzy w stosunku do samochodów importowanych i rejestrowanych po raz pierwszy poprzez uzależnienie jej wysokości nie tylko od pojemności silnika i wartości samochodu, lecz także europejskiego standardu emisji spalin (EURO 6d–EURO 1), poziomu emisji CO₂ i masy pojazdu.

Uzasadnienie

Propozycja zmienia podstawę opodatkowania, uwzględniając masę pojazdu, poziom emisji CO₂ i standard emisji EURO. Oznacza to, że wysokość podatku byłaby uzależniona nie tylko od pojemności silnika i wartości samochodu, lecz także od jego wpływu na środowisko. Zmiana przyczyni się do a) zmniejszenia importu starszych pojazdów, niespełniających norm emisji, które ze względu na swoją niższą wartość i brak powiązania wysokości akcyzy ze standardem emisji były do tej pory obłożone najniższym podatkiem; b) obniży relatywny koszt importu i pierwszej rejestracji samochodów zeroemisyjnych, ponieważ znacząco nie zwiększy podstawy opodatkowania dla tych pojazdów; c) zmniejszenia sprzedaży największych i najbardziej emisyjnych samochodów o napędzie spalinowym przy jednoczesnym zwiększeniu sprzedaży pojazdów niskoemisyjnych lub spalinowych o mniejszej masie, a tym samym emitujących mniej zanieczyszczeń.

Nowa akcyza

Zgodnie z zaproponowaną zmianą wysokość podatku akcyzowego będzie obliczana na podstawie następującego wzoru:

$$\text{Nowy podatek akcyzowy} = X * Z * M + Y$$

X – dotychczasowa stawka podatku akcyzowego 18,6 proc./3,1 proc. (samochody osobowe o pojemności silnika powyżej/poniżej 2000 centymetrów sześciennych)

Z – stała o wartości 1,5 (w przypadku aut o emisji CO₂ przekraczającej wartość 50 g/km w cyklu mieszanym)

M – masa własna pojazdu w kg/1000

Y – stała opłata w zależności od normy EURO (od 1 do 6d temp; dla EURO 1 – 9000 zł, EURO 2 – 8000 zł, EURO 3 – 7000 zł, EURO 4 – 6000 zł, EURO 5 – 5000 zł, EURO 6 – 2000 zł, EURO 6d temp i wyższe – 0 zł)

Obecnie	Nasza propozycja
Opel Astra rocznik 2009, wartość referencyjna 22.000 PLN, benzyna (euro 4), masa własna 1400 kg	
682 PLN	7258 PLN
Volkswagen Passat 2015, wartość ref. 80.000 PLN, diesel (euro 6), masa własna 1700 kg	
2298 PLN	8324 PLN
Toyota RAV4 2.0 Comfort 2020, wartość ref. 120.000 PLN, benzyna (euro 6d temp), masa własna 1600 kg	
3720 PLN	8928 PLN

B. Zwiększenie atrakcyjności eksploatacji pojazdów zero- i niskoemisyjnych

2. Podatek antysmogowy

Wprowadzenie podatku majątkowego od samochodów osobowych uzależnionego od ogólnego poziomu emisji CO₂, za wyjątkiem pojazdów zeroemisyjnych.

Jak jest teraz?

Zgodnie z art. 8 ustawy z 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. Nr 9, poz. 31z późn. zm.) samochody osobowe nie są objęte podatkiem od środków transportowych.

Istota propozycji

Wprowadzenie podatku majątkowego od samochodowych osobowych i uzależnienie jego wysokości od poziomu emisji spalin określonego w standardzie EURO (dla normy EURO 6 i wyższej – 50 zł; EURO 5 – 100 zł; EURO 4 – 150 zł; EURO 3 – 200 zł; EURO 2 – 250 zł i EURO 1 – 300 zł), masy pojazdu i rodzaju napędu (silnik iskrowy lub silnik wysokoprężny).

Uzasadnienie

Obecne przepisy podatku od środków transportu nie obejmują samochodów osobowych, bez względu na wielkość emitowanych przez nie spalin. Nowa propozycja rozszerza katalog pojazdów, których właściciele są obowiązani do jego wnoszenia, przy czym różnicuje jego wysokość w zależności od masy samochodu i poziomu jego emisyjności. Wyższym podatkiem będą objęte pojazdy z silnikiem wysokoprężnym (diesla), które średnio emitują więcej szkodliwych pyłów i tlenków azotu niż pojazdy z silnikiem iskrowym. Pobierany podatek będzie przeznaczony na działania gmin na rzecz poprawy jakości powietrza i ulepszenia oferty transportu publicznego.

Podatek antysmogowy

$$P * M * Y$$

P – rodzaj napędu; wartość 1 dla silników benzynowych i na gaz (Pb (benzyna/CNG/LPG); wartość 2 dla silników wysokoprężnych (diesli)

M – masa własna pojazdu w kg/1000

Y – norma EURO (rada gminy ma dowolność w kształtowaniu tej opłaty w następujących granicach: EURO 1 min. 50 zł – 300 zł, EURO 2 min. 50 zł – 250 zł, EURO 3 min. 50 zł – 200 zł, EURO 4 min. 50 zł – 150 zł, EURO 5 – min. 50 zł, max. 100 zł, EURO 6 – 50 zł)

Opel Astra rocznik 2009, wartość referencyjna: 22.000 PLN, benzyna (euro 4), masa własna 1400 kg	$240 \text{ PLN} * 1 * 1,4 = 336$
Volkswagen Passat 2015, wartość referencyjna: 80.000 PLN, diesel (euro 6), masa własna 1700 kg	$50 \text{ PLN} * 2 * 1,7 = 170$
Toyota RAV4 2.0 Comfort 2020, wartość referencyjna: 120.000 PLN, benzyna (euro 6d temp), masa własna 1600 kg	$50 * 1 * 1,6 = 80$

3. Zwiększenie limitu amortyzacji samochodów niskoemisyjnych

Podwyższenie limitu amortyzacji dla pojazdów hybrydowych typu plug-in o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami (art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy z 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, Dz. U. z 2019 poz. 865; i art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz. U. z 2019 r. poz. 1387) limit amortyzacji przy zakupie spalinowego samochodu osobowego i pojazdu hybrydowego w rozumieniu ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 2 pkt 12, Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) wynosi 150 000,00 zł. Limit dla osobowego samochodu elektrycznego, zgodnie z tymi samymi przepisami, to 225 000,00 zł.

Istota propozycji

Podwyższenie limitu amortyzacji dla pojazdów niskoemisyjnych (o zasięgu co najmniej 80 km) korzystających wyłącznie z napędu elektrycznego do 200 000,00 zł przy jednoczesnym zachowaniu obowiązujących limitów dla pojazdów spalinowych i zeroemisyjnych.

Uzasadnienie

Wprowadzenie wyższego limitu amortyzacji dla ww. pojazdów niskoemisyjnych będzie dodatkową zachętą do ich zakupu przez przedsiębiorców, chcących skorzystać z dostępnych regulacji podatkowych w prowadzonej przez nich działalności. Co więcej, aż do 1 stycznia 2019 r. w polskim prawie nie obowiązywały limity amortyzacji dla pojazdów wykorzystywanych w ramach działalności gospodarczej. Ustawodawca powinien też rozważyć podwyższenie rocznej stawki amortyzacji do 30 proc. dla pojazdów elektrycznych.

4. Zmniejszenie limitu amortyzacji samochodów spalinowych

Zmiana polegająca na corocznym obniżaniu poziomu amortyzacji dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w przypadku zakupu pojazdów z silnikiem spalinowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Umożliwi to stopniowe odchodzenie od możliwości amortyzacji samochodów spalinowych.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami (art. 16 ust. 1 pkt 4 ustawy z 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, Dz. U. z 2019 poz. 865; i art. 23 ust. 1 pkt 4 ustawy z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz. U. z 2019 r. poz. 1387) limit amortyzacji przy zakupie spalinowego samochodu osobowego i pojazdu hybrydowego w rozumieniu ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (art. 2 pkt 12, Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) wynosi 150 000,00 zł. Limit dla osobowego samochodu elektrycznego, zgodnie z tymi samymi przepisami, to 225 000,00 zł.

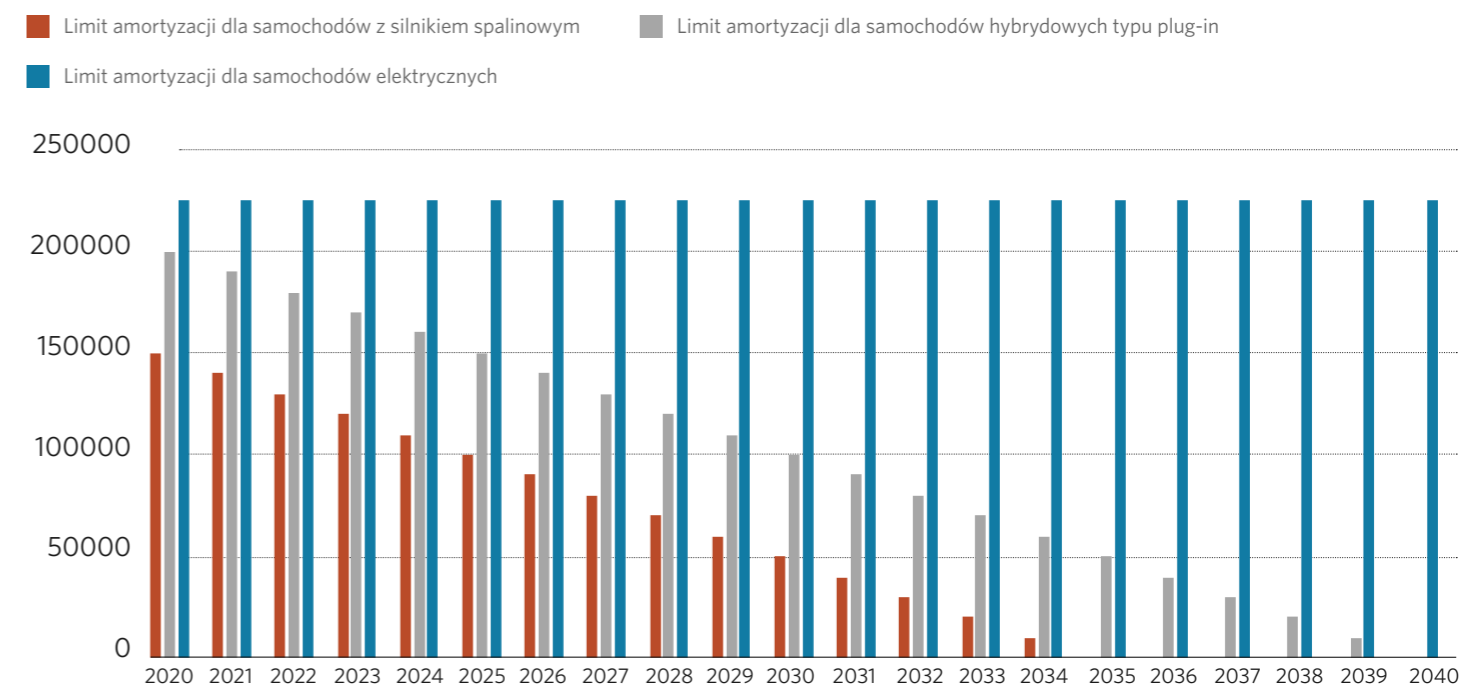
Istota propozycji

Coroczne zmniejszanie limitu amortyzacji przy zakupie samochodów spalinowych i hybrydowych typu plug-in o 10 000,00 zł w skali roku. W efekcie możliwość odpisów amortyzacyjnych dla samochodów z silnikiem spalinowym zostanie wycofana w 2035 roku, a dla hybrydowych typu plug-in (niskoemisyjnych) w połowie 2040 roku.

Uzasadnienie

Proponowana zmiana w ciągu 15 lat pozwoli na całkowite odejście od amortyzowania samochodów spalinowych. Zgodnie z zasadą bonus malus możliwość amortyzacji pojazdów niskoemisyjnych ma się zmniejszać w wolniejszym tempie. Doprowadzi to do zwiększenia kosztów posiadania i użytkowania samochodów spalinowych, co wpłynie na wzrost sprzedaży samochodów elektrycznych, nieobjętych zmniejszeniem limitu amortyzacji.

WYKRES: ZMNIEJSZENIE LIMITU AMORTYZACJI W CZASIE



5. Podwyższenie limitu wydatków eksploatacyjnych na użytkowanie samochodów elektrycznych

Podwyższenie dopuszczalnego limitu zaliczenia do kosztów uzyskania przychodu wydatków eksploatacyjnych dla podmiotów korzystających z pojazdów elektrycznych i hybryd typu plug-in.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami do kosztów uzyskania przychodu można zaliczyć 75 proc. wydatków eksploatacyjnych przy użytkowaniu samochodu firmowego do celów prywatnych (art. 16 ust. 1 pkt 51 ustawy z 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, Dz. U. z 2019 poz. 865; i art. 23 ust. 1 pkt 46a ustawy z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz. U. z 2019 r. poz.1387).

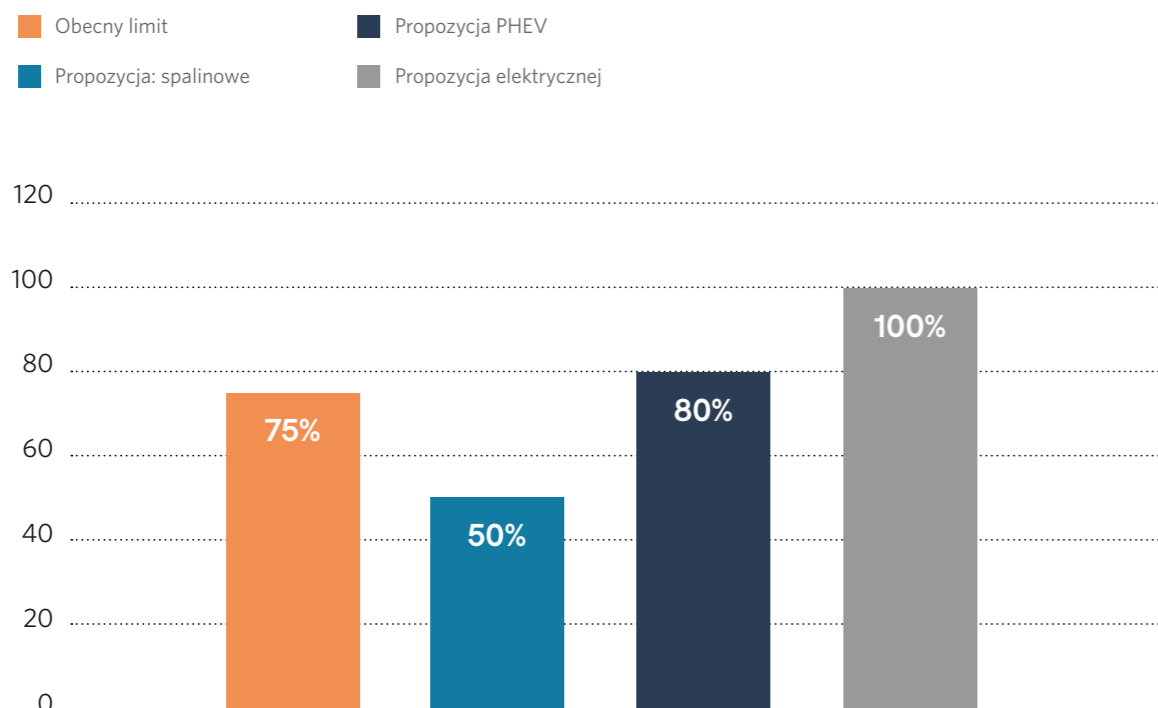
Istota propozycji

Podwyższenie dopuszczalnego limitu zaliczenia do kosztów uzyskania przychodu wydatków eksploatacyjnych dla podmiotów, które użytkują samochód w firmie na potrzeby prywatne do 100 proc. w przypadku użytkowania pojazdów elektrycznych i do 80 proc. hybryd typu plug-in o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego oraz obniżenie do 50 proc. ww. limitu dla pozostałych samochodów.

Uzasadnienie

Dzięki proponowanej zmianie przedsiębiorcy i firmy będą chętniej kupować pojazdy elektryczne i niskoemisyjne, które umożliwią im zaliczenie nawet do 100 proc. kosztów ich eksploatacji w koszty działalności firmy.

WYKRES: ZMIANA LIMITÓW WYDATKÓW EKSPLOATACYJNYCH (W PROC.)



6. Likwidacja luki w opodatkowaniu diesla

Zrównanie stawek akcyzy na paliwo do silników diesla z akcyzą na paliwo do silników benzynowych w perspektywie 2030 roku.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami wysokość podatku akcyzowego jest inna dla benzyn i dla olejów napędowych przeznaczonych do innych celów niż opałowe (art. 89 ust. 1 pkt 2 i 6 ustawy z 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, Dz. U. z 2019 r. poz. 864 z późn. zm.).

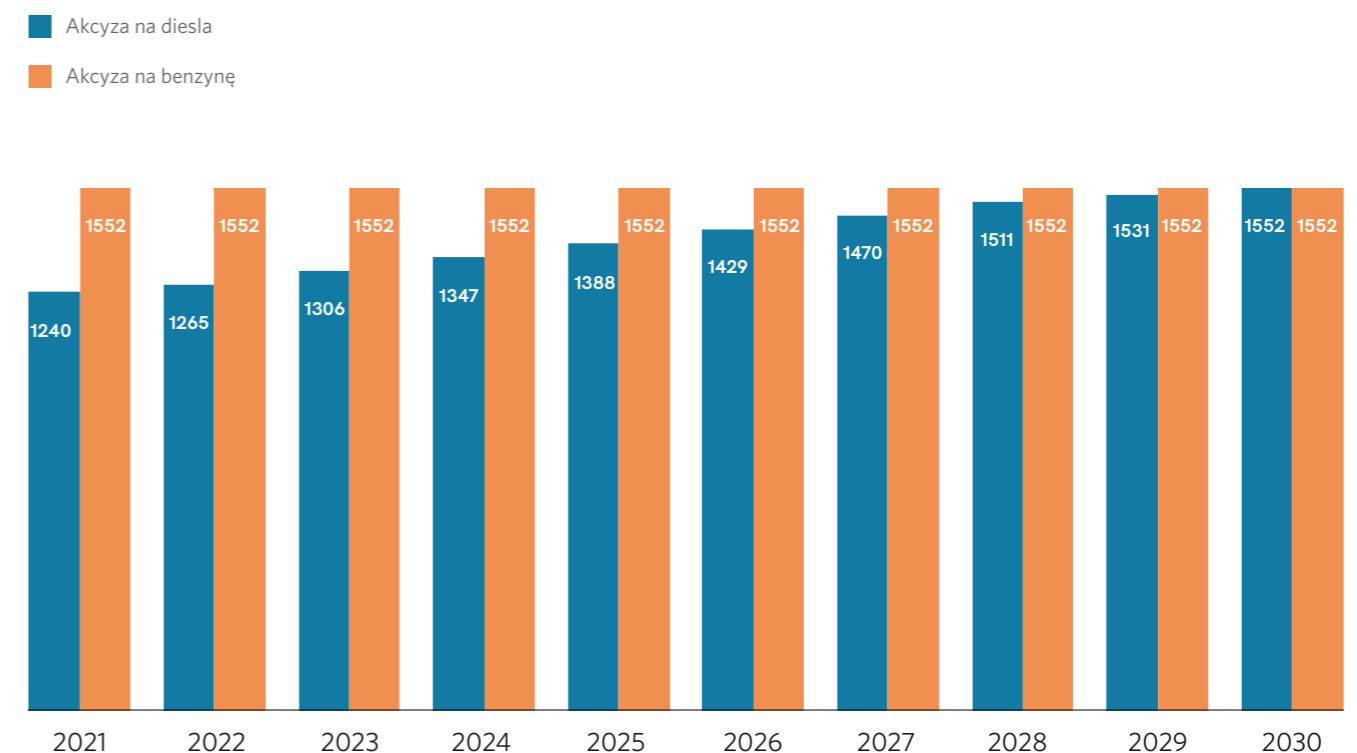
Istota propozycji

Podniesienie akcyzy na paliwa do silników wysokoprężnych poprzez wyrównanie istniejących obecnie różnic w perspektywie roku 2030.

Uzasadnienie

By zmniejszyć łączny poziom emisji z sektora transportowego i zanieczyszczenie powietrza z samochodów, należy ograniczyć korzystanie z wysoce emisyjnych silników wysokoprężnych na rzecz pojazdów z silnikami elektrycznymi lub hybryd typu plug-in. Z tych względów wysokość podatku akcyzowego na paliwa silnikowe powinna zostać wyrównana.

WYKRES: WYRÓWNANIE WYSOKOŚCI AKCYZY NA DIESLA DO 2030 ROKU



7. Niższe opłaty drogowe dla pojazdów zeroemisyjnych

Zwolnienie zeroemisyjnych samochodów osobowych z opłat za korzystanie z autostrad i zmniejszenie o 75 proc. stawek za korzystanie z dróg objętych systemem elektronicznego poboru opłat dla pojazdów zeroemisyjnych o masie całkowitej przekraczających 3,5 tony.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami opłatę za przejazd autostradą ustala się jako iloczyn liczby przejechanych kilometrów i stawki opłaty za kilometr dla danej kategorii pojazdu (art. 37a ust. 5 ustawy z 27 października 1994 r. o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym, Dz. U. z 2020 r. poz. 72 z późn. zm.). Przepisy – cytowana ustawa, rozporządzenie ministra transportu z 25 kwietnia 2012 r. (Dz. U. poz. 467 z późn. zm.) i rozporządzenie Rady Ministrów z 22 maja 2011 (Dz. U. z 2018 r. poz. 890 z późn. zm.) – przewidują, że wysokość stawek zależy od klasy standardu emisji EURO – od 1 do 5 poza motocyklami i samochodami o masie do 3,5 tony¹. Pomijają jednak kategorię pojazdów zeroemisyjnych.

Istota propozycji

Zwolnienie z opłat pobieranych od właścicieli pojazdów zeroemisyjnych za przejazd autostradami i znaczące ich obniżenie w przypadku przejazdu drogami płatnymi.

Uzasadnienie

Zwolnienie zeroemisyjnych pojazdów osobowych z opłat za korzystanie z autostrad ma na celu zachęcenie potencjalnych użytkowników do użytkowania takich pojazdów. Z podobnego przywileju użytkownicy samochodów elektrycznych korzystają podczas parkowania w strefach płatnego parkowania, gdzie są zwolnieni z opłat.

Z kolei zmniejszenie o 75 proc. opłat pobieranych za przejazd płatnymi drogami dla pojazdów elektrycznych o masie powyżej 3,5 tony ma na celu stworzenie zachęty dla segmentu autobusów, samochodów ciężarowych i dostawczych. Obecne stawki opłat pobieranych za przejazd płatnymi drogami wyraźnie różnicuje ich wysokość w zależności od norm emisji spalin, ale nie ma oddzielnej stawki dla pojazdów zeroemisyjnych. Obniżka stawek dla pojazdów zeroemisyjnych dopełni obowiązujący system poboru opłat.

¹. Podobne rozwiązanie zawiera art. 13ha ust. 3 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.).

8. Nowa polityka parkingowa w miastach

Uzależnienie abonamentu dla mieszkańców za parkowanie w strefach płatnego parkowania od poziomu emisyjności poprzez pozostawienie obecnej opłaty dla samochodów zero- i niskoemisyjnych przy jednoczesnym zwiększeniu opłaty abonamentowej dla pozostałych pojazdów wraz z ustaleniem minimalnych i maksymalnych stawek opłat.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami rada gminy (rada miejska), ustalając strefę płatnego parkowania, może wprowadzić opłaty abonamentowe lub ryczałtowe i zerową stawkę dla niektórych użytkowników (art. 13b ust. 4 pkt 2 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.). Oznacza to, że wyznaczenie ceny za parkowanie zależy wyłącznie od decyzji gminy.

Istota propozycji

Zwiększenie ceny abonamentu za parkowanie dla pojazdów z silnikiem spalinowym wraz z ustaleniem jej minimalnej i maksymalnej wysokości. Ograniczenie możliwości wykupywania abonamentu w strefie płatnego parkowania do jednego samochodu na lokal mieszkalny. Z tego ograniczenia wyłączone byłyby pojazdy zero- i niskoemisyjne.

Uzasadnienie

Nieadekwatnie niskie ceny opłat za parkowanie są zachętą do korzystania z samochodów w centrach miast. Ryczałtowe opłaty za miejsca parkingowe mogą zostać jednak przekształcone w instrument wspierający rozwój pojazdów zero- i niskoemisyjnych poprzez zwiększenie kosztów utrzymania w mieście pojazdów spalinowych.

9. Grzywna za usunięcie z pojazdu urządzeń służących do obniżenia jego emisyjności

Wprowadzenie możliwości nałożenia wysokiej grzywny w przypadku stwierdzenia braku wymaganych homologacją urządzeń lub komponentów służących do obniżenia emisyjności pojazdu takich jak filtr cząstek stałych (DPF) lub katalizator.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej lub Służby Celno-Skarbowej ma prawo zatrzymać dowód rejestracyjny pojazdu w przypadku stwierdzenia naruszenia ochrony środowiska np. brak filtra cząstek stałych (DPF) (art. 132 ust. 1 pkt 1 ppkt c ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.). Mandat za takie wykroczenie wynosi maksymalnie 500 zł.

Istota propozycji

Wprowadzenie kary administracyjnej w wysokości 10 000,00 zł za stwierdzenie braku filtra cząstek stałych.

Uzasadnienie

Wprowadzenie wysokiej kary administracyjnej za brak wymaganych homologacją urządzeń lub komponentów służących do obniżenia emisyjności pojazdu takich jak filtr cząstek stałych (DPF) zmniejszy odsetek kierowców, którzy decydują się usuwać takie urządzenia ze swoich samochodów.

C. Zwiększenie atrakcyjności zakupu nowych pojazdów zero- i niskoemisyjnych

10. Opłata środowiskowa

Wprowadzenie pobieranej przy rejestracji opłaty środowiskowej dla pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym, która zasili Fundusz Niskoemisyjnego Transportu.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami opłaty pobierane za rejestrację pojazdu stanowią dochód powiatu (zgodnie z art. 78b ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.). Ich wysokość – określona w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu (obecnie to rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa z 9 maja 2016 r., Dz. U. z 2019 r. poz. 1840 z późn. zm.) – jest relatywnie niska i ustalona na poziomie adekwatnym w stosunku do ponoszonych przez powiat kosztów administracyjnych. Przepisy nie przewidują zróżnicowania wysokości opłat w zależności od poziomu emisyjności pojazdów.

Istota propozycji

Wprowadzenie opłaty środowiskowej uiszczanej podczas rejestracji pojazdu. Jej wysokość byłaby uzależniona od uciążliwości danego pojazdu dla środowiska: dla samochodów z silnikiem wysokoprężnym 800 zł, dla samochodów z silnikiem iskrowym 400 zł, a dla samochodów niskoemisyjnych 200 zł. Pojazdy zeroemisyjne byłyby zwolnione z opłaty. Dochody z opłaty byłyby przekazywane do Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Uzasadnienie

Obecnie opłaty za rejestrację pojazdów nie są powiązane z ich emisyjnością. Dzięki wprowadzeniu nowej opłaty środowiskowej użytkownicy otrzymają czytelny sygnał, że pojazdy zero- i niskoemisyjne traktowane są preferencyjnie, ponieważ w mniejszym stopniu przyczyniają się do zanieczyszczenia środowiska. Wyższa opłata dla pojazdów z silnikiem wysokoprężnym wynika z wyższej niż w przypadku silników iskrowych emisyjności tych jednostek.

Nowa opłata środowiskowa

800 zł – samochody z silnikiem wysokoprężnym

400 zł – samochody z silnikiem iskrowym

200 zł – samochody niskoemisyjne (<50 g CO₂/km)

0 zł – samochody zeroemisyjne

11. Obniżenie stawki VAT na samochody zero- i niskoemisyjne

Obniżenie wysokości stawki VAT poprzez obłożenie preferencyjną stawką VAT pojazdów zeroemisyjnych (5 proc.) i pojazdów niskoemisyjnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego (7 proc.)

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami wszystkie samochody – również pojazdy elektryczne i hybrydy typu plug-in – obłożone są 23 proc. stawką podatku VAT (art. 41 ust. 1 w zw. z art. 146a ust. 1 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, Dz. U. z 2018 r. poz. 2174 z późn. zm.).

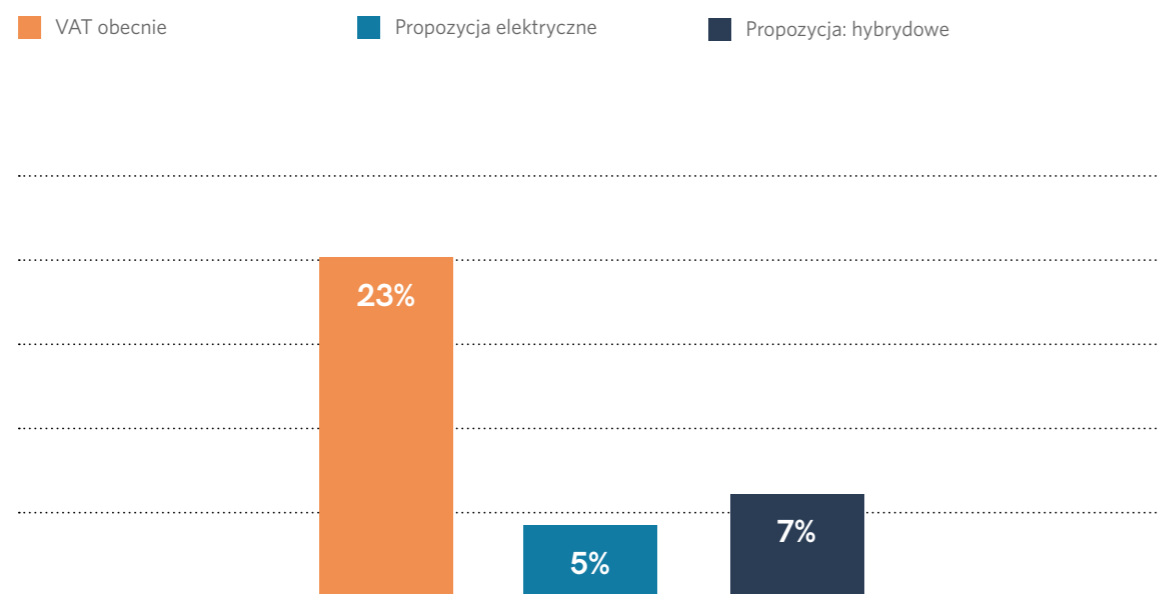
Istota propozycji

Obniżenie wysokości stawki VAT poprzez obłożenie preferencyjną stawką VAT pojazdów zeroemisyjnych (5 proc.) i pojazdów niskoemisyjnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego (7 proc.).

Uzasadnienie

Podmioty prowadzące działalność gospodarczą i będące płatnikami podatku VAT mogą go odliczyć od zakupu pojazdu elektrycznego lub hybrydowego. Oznacza to, że wysokość VAT-u nie ma wpływu na ich decyzje zakupowe. Podatek jest jednak dodatkowym kosztem dla pozostałych osób i podmiotów. Obniżenie VAT-u na samochody elektryczne i hybrydowe zwiększyłoby ich dostępność dla szerszego grona odbiorców.

WYKRES: PREFERENCYJNE STAWKI VAT NA SAMOCHODY ZEROEMISYJNE I NISKOEMISYJNE



Propozycja obniżenia stawki VAT na samochody zeroemisyjne i niskoemisyjne wiąże się z potrzebą uzyskania ze strony KE derogacji dyrektywy w sprawie VAT.

Trzeba zaznaczyć, że KE przygotowała już takie zmiany w dyrektywie, ale są one procedowane w Radzie UE. Komisja Europejska jest zeterminowana, żeby wspierać rozwój elektromobilności w Europie, **dlatego możliwym działaniem jest wystąpienie przez Polskę (lub przez grupę państw członkowskich) o oświadczenie, w którym KE pozwala na czasowe zastosowania obniżonej stawki VAT na pojazdy zero- i niskoemisyjne.**

12. Możliwość odliczania 100 proc. podatku VAT przy zakupie nowego samochodu elektrycznego

Podwyższenie możliwości odliczenia 100 proc. podatku VAT dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w przypadku zakupu zeroemisyjnych pojazdów osobowych i ciężarowych nieposiadających homologacji, wykorzystywanych zarówno do użytku firmowego, jak i prywatnego. Jednocześnie podwyższenie do 75 proc. możliwości odliczenia podatku VAT dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w przypadku zakupu pojazdów niskoemisyjnych (tylko hybryd typu plug-in o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego) przy obniżeniu do 25 proc. możliwości odliczenia podatku VAT w przypadku zakupów pojazdów inne niż pojazdy zero- i niskoemisyjne.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami podatnik ma prawo do odliczenia 50 proc. naliczonego podatku VAT (art. 86a ust. 1 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, Dz. U. z 2018 r. poz. 2174 z późn. zm.) i obejmuje to wszystkie pojazdy samochodowe, w tym ciężarowe nieposiadające homologacji.

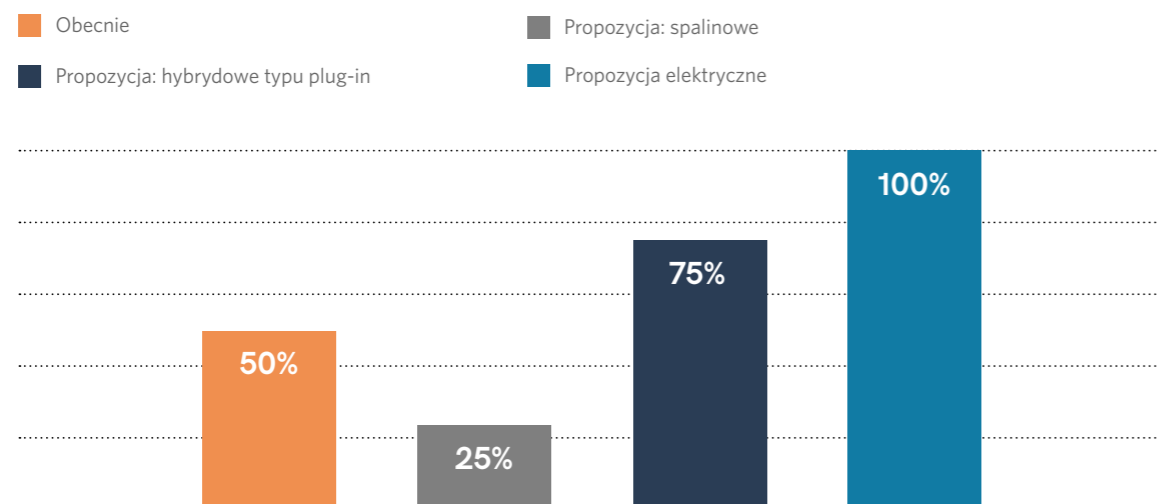
Istota propozycji

Podwyższenie możliwości odliczenia 100 proc. podatku VAT dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w przypadku zakupu zeroemisyjnych pojazdów osobowych i ciężarowych nieposiadających homologacji, wykorzystywanych zarówno do użytku firmowego, jak i prywatnego. Jednocześnie podwyższenie do 75 proc. możliwości odliczenia podatku VAT dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w przypadku zakupu pojazdów niskoemisyjnych (tylko hybrydy plug-in o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego) przy obniżeniu do 25 proc. możliwości odliczenia podatku VAT w przypadku zakupów pojazdów inne niż pojazdy zero- i niskoemisyjne.

Uzasadnienie

Proponowana zmiana spowoduje istotną korzyść podatkową dla przedsiębiorców, którzy zdecydują się na zakup pojazdów zero- lub niskoemisyjnych (hybryd typu plug-in o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego). Jednocześnie obniżenie możliwości odliczenia podatku VAT dla innych pojazdów uczyni atrakcyjniejszym zakup pojazdów zero- i niskoemisyjnych, skracając okres zwrotu z inwestycji w nową flotę.

WYKRES: PREFERENCYJNE STAWKI VAT NA SAMOCHODY ZEROEMISYJNE I NISKOEMISYJNE



1.13 Zmniejszenie wysokości odliczania VAT na samochody spalinowe

Zmiana dopuszczalnego poziomu kwoty odliczenia podatku VAT dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w przypadku zakupu osobowych lub ciężarowych (nieposiadających homologacji) pojazdów spalinowych, wykorzystywanych zarówno do użytku firmowego, jak i prywatnego poprzez ustanowienie wysokości odpisu VAT na poziomie 25 proc. i coroczne jego obniżanie o 2,5 proc. Analogicznie, wysokość odpisu VAT odnosząca się do pojazdów niskoemisyjnych zostałaby ustanowiona na poziomie 75 proc. i była co roku obniżana o 1 proc.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami podatnik ma prawo do odliczenia 50 proc. naliczonego podatku VAT (art. 86a ust. 1 ustawy z 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2018 r. poz. 2174 z późn. zm.).

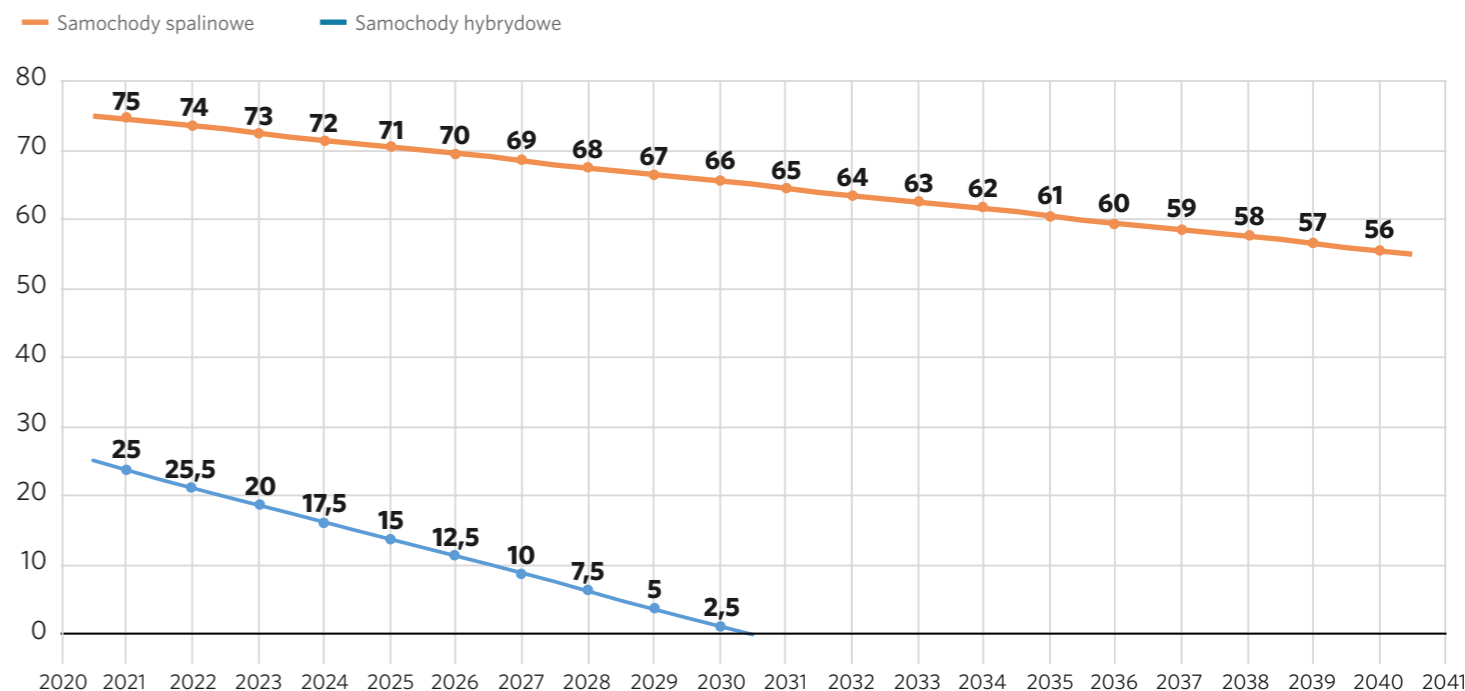
Istota propozycji

Zmiana dopuszczalnego poziomu kwoty odliczenia podatku VAT dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w przypadku zakupu osobowych lub ciężarowych (nieposiadających homologacji) pojazdów spalinowych, wykorzystywanych zarówno do użytku firmowego, jak i prywatnego poprzez ustanowienie wysokości odpisu VAT na poziomie 25 proc. i coroczne jego obniżanie o 2,5 proc. Analogicznie, wysokość odpisu VAT odnosząca się do pojazdów niskoemisyjnych zostałaby ustanowiona na poziomie 75 proc. i była co roku obniżana o 1 proc.

Uzasadnienie

Proponowana zmiana ma na celu coroczne obniżanie możliwości odpisu VAT o 5 proc., co w perspektywie dziesięciu lat uniemożliwi odpisanie VAT-u od samochodów spalinowych. Zmiana ta w bezpośredni sposób wpłynie na koszt zakupu samochodu z silnikiem spalinowym, który będzie rósł z roku na rok aż do całkowitego wyczerpania potencjalnej ulgi. Mniejsza dynamika obniżania możliwości odpisu VAT w przypadku hybryd typu plug-in (o 1 proc. rocznie) będzie premiować te pojazdy wobec samochodów z silnikiem spalinowym.

WYKRES: ZMNIEJSZENIE MOŻLIWOŚCI ODPISYWANIA VAT (W PROC.)



D. Rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych

14. Ulga PIT dla osób fizycznych na inwestycję w prywatną ładowarkę normalnej mocy

Jak jest teraz?

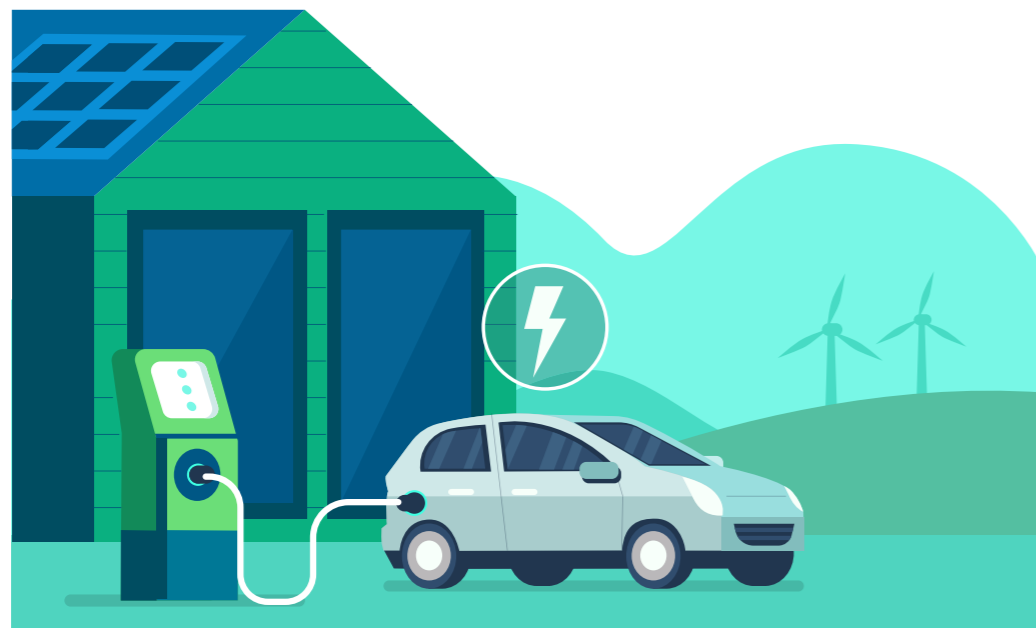
Obecne przepisy nie przewidują ulg podatkowych dla osób fizycznych na ten cel.

Istota propozycji

Wprowadzenie ulgi podatkowej obejmującej wydatki poniesione na budowę i instalację punktu ładowania o normalnej mocy (zdefiniowany w art. 2 pkt 18 ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Dz. U. z 2019 r. poz. 1124). Kwota odliczenia nie mogłaby przekroczyć 10 000,00 zł w odniesieniu do wszystkich realizowanych przedsięwzięć polegających na instalacji punktu ładowania o normalnej mocy w poszczególnych budynkach, których podatnik jest właścicielem lub współwłaścicielem.

Uzasadnienie

Proponowana zmiana umożliwiająca odliczenie od podstawy opodatkowania wydatków poniesionych na budowę prywatnego punktu ładowania o normalnej mocy ma zachęcić podatników do instalowania tego rodzaju instalacji i do korzystania z pojazdu elektrycznego lub hybrydowego typu plug-in.



15. Wprowadzenie wymogu dostosowania instalacji elektrycznej do montażu ładowarek normalnej mocy na parkingach i w garażach podziemnych

Implementacja dyrektywy termomodernizacyjnej 2018/844. Proponujemy wprowadzenie wymogu przystosowania wszystkich miejsc parkingowych do montażu ładowarek w budynkach wielorodzinnych. W budynkach użyteczności publicznej ten wymóg dotyczyłby jednej piątej miejsc parkingowych. Równocześnie od 2025 roku wymienione budynki musiałyby udostępnić określoną liczbę ładowarek.

Jak jest teraz?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami (art. 12 ust. 1 ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Dz. U. z 2019 r. poz. 1124 z późn. zm.) budynki użyteczności publicznej i budynki wielorodzinne usytuowane w gminach o wysokiej liczbie ludności (i zarejestrowanych pojazdów samochodowych)² należy projektować i budować w sposób, który zapewni moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć je w stanowiska ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW. Obecnie nie ma jednak rozwiązań ustawowych, które zobowiązywałyby zarządców ww. budynków do ich dostosowania do instalacji takiej infrastruktury.

Istota propozycji

Implementacja dyrektywy 2018/844 polegająca na wprowadzeniu a) wymogu przygotowania miejsc postojowych do instalacji punktów ładowania w wielorodzinnych budynkach mieszkalnych z co najmniej 10 wewnętrznymi lub zewnętrznymi miejscami do parkowania; b) wymogu instalacji co najmniej jednego punktu ładowania i przystosowania co najmniej jednej piątej miejsc postojowych do zainstalowania w przyszłości punktów ładowania w budynkach użyteczności publicznej; c) wymogu stopniowego zwiększania, począwszy od 1 stycznia 2025, liczby ogólnodostępnych stacji ładowania w budynkach użyteczności publicznej z co najmniej 20 wewnętrznymi lub zewnętrznymi miejscami postojowymi; do 2031 liczba takich stacji nie powinna być mniejsza niż 30 proc. wszystkich miejsc do parkowania.

Uzasadnienie

Dostęp do ładowarek – szczególnie ładowarek niskiego napięcia – jest kluczowy dla popularyzacji pojazdów elektrycznych. W przypadku budynków wielorodzinnych użytkownicy często nie mogą zainstalować takiego urządzenia na miejscu postojowym, ponieważ parking przynależny do budynku nie jest wyposażony w odpowiednią instalację elektryczną. Nasza propozycja ma na celu zwiększenie popularności samochodów elektrycznych wśród mieszkańców budynków wielorodzinnych.

W przypadku budynków użyteczności publicznej proponujemy zmniejszenie wymogu, ponieważ naszym zdaniem w tych lokalizacjach większa liczba miejsc postojowych wyposażonych w ładowarki nie będzie konieczna. Propozycja stopniowego zwiększania liczby ogólnodostępnych stacji ładowania wynika zaś z prognozowanego wzrostu popularności samochodów elektrycznych.

Dodatkowo, uwzględniając okoliczność, że ogólnodostępne stacje ładowania i punkty ładowania często umożliwiają równoczesne ładowanie większej liczby pojazdów, zostało to uwzględnione w treści proponowanych przepisów.

2. Szczegółowe wartości zostały wyrażone w art. 60 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

16. Dedykowana taryfa dla stacji ładowania o dużej mocy ładowarkę normalnej mocy

Wprowadzenie przez przedsiębiorstwa energetyczne specjalnej taryfy skierowanej do operatorów stacji ładowania o dużej mocy skonstruowanej w oparciu o redukcję stałych kosztów dystrybucji i zwiększenie kosztów zmiennych.

Jak jest teraz?

Obecnie żaden z dostawców energii elektrycznej nie posiada specjalnej taryfy skierowanej do operatorów stacji ładowania o dużej mocy. Podmioty inwestujące w tego typu stacje ponoszą relatywnie wysokie koszty stałe związane z dostępem do sieci, niezależnie od tego, ile pojazdów skorzysta z ich usługi. W efekcie tego typu inwestycje obarczone są wysokim ryzykiem.

Istota propozycji

Wprowadzenie przez przedsiębiorstwa energetyczne specjalnej taryfy skierowanej do operatorów stacji ładowania o dużej mocy skonstruowanej w oparciu o redukcję stałych kosztów dystrybucji i zwiększenie kosztów zmiennych.

Uzasadnienie

Dzięki wprowadzeniu tak opisanej specjalnej taryfy skierowanej do operatorów stacji ładowania o dużej mocy inwestycje w tego typu stacje będą obarczone mniejszym ryzykiem finansowym. Uważamy, że proponowana zmiana będzie stanowić zachętę do prowadzenia takich inwestycji

Aneks.

Propozycje
brzmienia nowych
przepisów

1. Reforma akcyzy

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

Brak

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

W przepisie art. 104 ustawy o podatku akcyzowym należy dodać przepisy ust. 4a-4g o następującej treści,

„4a. Do podstawy opodatkowania z tytułu importu samochodu osobowego dolicza się w zależności od homologacji następujące kwoty:

Euro 1 - 9000 PLN

Euro 2 - 8000 PLN

Euro 3 - 7000 PLN

Euro 4 - 6000 PLN

Euro 5 - 5000 PLN

Euro 6 - 2000 PLN

Euro 6d temp i wyższe - 0 PLN.

4b. Ustalenie normy EURO, o której mowa w ust. 4a, lub brak tej normy, w odniesieniu do danego samochodu osobowego dokonuje się na podstawie dokumentu wydanego przez producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela lub dokumentu wydanego przez jednostkę upoważnioną do badań homologacyjnych pojazdów na podstawie badań wykonywanych przez tę jednostkę, zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L z 1970 r., nr 76, str. 1, z późn. zm.), dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L z 1999 r. Nr 187, str. 42, z późn. zm.), dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro IV i V) (Dz. Urz. UE L z 2005 r., Nr 275, str. 1, z późn. zm.), rozporządzenia WE nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L z 2007 r., Nr 171, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1832 z dnia 5 listopada

2018 r. zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 w celu udoskonalenia badań i procedur homologacji typu w odniesieniu do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, w tym badań i procedur dotyczących zgodności eksploatacyjnej i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, a także wprowadzenia urządzeń służących do monitorowania zużycia paliwa i energii elektrycznej.

4c. Wysokość podstawy opodatkowania, o której mowa w ust. 4a ulega zwiększeniu o połowę w przypadku pojazdów dla których masowe natężenie emisji CO₂ w cyklu mieszanym przekracza wartość 50 g/km.

4d. Masowe natężenie emisji CO₂ w cyklu mieszanym ustala się zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1832 z dnia 5 listopada 2018 r. zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 w celu udoskonalenia badań i procedur homologacji typu w odniesieniu do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, w tym badań i procedur dotyczących zgodności eksploatacyjnej i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, a także wprowadzenia urządzeń służących do monitorowania zużycia paliwa i energii elektrycznej.

4e. Wysokość podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a ulega zwiększeniu w przypadku w którym masa własna w rozumieniu art. 2 pkt 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110), przekracza 1 000 kg. Zwiększenie końcowej wysokości podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a następuje o taką tysięczną część masy własnej, o którą pojazd przekracza 1 000 kg.

4f. Wysokość podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a ulega zmniejszeniu w przypadku w którym masa własna w rozumieniu art. 2 pkt 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110), nie przekracza 1 000 kg. Zmniejszenie końcowej wysokości podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a następuje o taką tysięczną część masy własnej, o którą pojazd nie przekracza 1 000 kg.

4g. Postanowienia ust. 4a-4f nie znajdują zastosowania do pojazdów zabytkowych w rozumieniu art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.).”.

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 864 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 104 po ust. 4 wprowadza się ust. 4a – 4g:

„4a.

4a. Do podstawy opodatkowania z tytułu importu samochodu osobowego dolicza się w zależności od homologacji następujące kwoty:

Euro 1 - 9000 PLN

Euro 2 - 8000 PLN

Euro 3 - 7000 PLN

Euro 4 - 6000 PLN

Euro 5 - 5000 PLN

Euro 6 - 2000 PLN

Euro 6d temp i wyższe - 0 PLN.

4b. Ustalenie normy EURO, o której mowa w ust. 4a, lub brak tej normy, w odniesieniu do danego samochodu osobowego dokonuje się na podstawie dokumentu wydanego przez producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela lub dokumentu wydanego przez jednostkę upoważnioną do badań homologacyjnych pojazdów na podstawie badań wykonywanych przez tę jednostkę, zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L z 1970 r., nr 76, str. 1, z późn. zm.), dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L z 1999 r. Nr 187, str. 42, z późn. zm.), dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro IV i V) (Dz. Urz. UE L z 2005 r., Nr 275, str. 1, z późn. zm.), rozporządzenia WE nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L z 2007 r., Nr 171, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1832 z dnia 5 listopada 2018 r. zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 w celu udoskonalenia badań i procedur homologacji typu w odniesieniu do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, w tym badań i procedur dotyczących zgodności eksploatacyjnej i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, a także wprowadzenia urządzeń służących do monitorowania zużycia paliwa i energii elektrycznej.”.

4c. Wysokość podstawy opodatkowania, o której mowa w ust. 4a ulega zwiększeniu o połowę w przypadku pojazdów dla których masowe natężenie emisji CO₂ w cyklu mieszanym przekracza wartość 50 g/km.

4d. Masowe natężenie emisji CO₂ w cyklu mieszanym ustala się zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1832 z dnia 5 listopada 2018 r. zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 w celu udoskonalenia badań i procedur homologacji typu w odniesieniu do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, w tym badań i procedur dotyczących zgodności eksploatacyjnej i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, a także wprowadzenia urządzeń służących do monitorowania zużycia paliwa i energii elektrycznej.

4e. Wysokość podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a ulega zwiększeniu w przypadku w którym masa własna w rozumieniu art. 2 pkt 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110), przekracza 1 000 kg. Zwiększenie końcowej wysokości podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a następuje o taką tysięczną część masy własnej, o którą pojazd przekracza 1 000 kg.

4f. Wysokość podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a ulega zmniejszeniu w przypadku w którym masa własna w rozumieniu art. 2 pkt 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110), nie przekracza 1 000 kg. Zmniejszenie końcowej wysokości podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a następuje o taką tysięczną część masy własnej, o którą pojazd nie przekracza 1 000 kg.

4g. Postanowienia ust. 4a-4f nie znajdują zastosowania do pojazdów zabytkowych w rozumieniu art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.).”.

2. Podatek antysmogowy

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

„Art. 8.

Opodatkowaniu podatkiem od środków transportowych podlegają:

[...]

7) autobusy.

Art. 10.

1. Rada gminy określa, w drodze uchwały, wysokość stawek podatku od środków transportowych, z tym że roczna stawka podatku od jednego środka transportowego nie może przekroczyć:

[...]

7) od autobusu, w zależności od liczby miejsc do siedzenia poza miejscem kierowcy:

a) mniejszej niż 22 miejsca - 2003,81 zł,

b) równej lub większej niż 22 miejsca - 2533,36 zł.

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

Art. 8.

Opodatkowaniu podatkiem od środków transportowych podlegają:

[...]

7) autobusy.

8) samochody osobowe, za wyjątkiem samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)“.

Art. 10

1. Rada gminy określa, w drodze uchwały, wysokość stawek podatku od środków transportowych, z tym że roczna stawka podatku od jednego środka transportowego nie może przekroczyć:

[...]

7) od autobusu, w zależności od liczby miejsc do siedzenia poza miejscem kierowcy:

a) mniejszej niż 22 miejsca - 2003,81 zł 31,

b) równej lub większej niż 22 miejsca - 2533,36 zł. 32

8) od samochodu osobowego, o którym mowa w art. 8 pkt 8, w zależności od homologacji:

a) Euro 1 lub brak normy Euro – 300 PLN,

b) Euro – 250 PLN,

c) Euro 3 – 200 PLN,

d) Euro 4 – 150 PLN,

e) Euro 5 – 100 PLN,

f) Euro 6 – 50 PLN,

g) Euro 6d temp i wyższe – 50 PLN.

1a. Ustalenie normy EURO, o której mowa w ust. 1 pkt 8, lub brak tej normy, w odniesieniu do danego samochodu osobowego dokonuje się na podstawie dokumentu wydanego przez producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela lub dokumentu wydanego przez jednostkę upoważnioną do badań homologacyjnych pojazdów na podstawie badań wykonywanych przez tę jednostkę, zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L z 1970 r., nr 76, str. 1, z późn. zm.), dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L z 1999 r. Nr 187, str. 42, z późn. zm.), dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro IV i V) (Dz. Urz. UE L z 2005 r., Nr 275, str. 1, z późn. zm.), rozporządzenia WE nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L z 2007 r., Nr 171, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1832 z dnia 5 listopada 2018 r. zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 w celu udoskonalenia badań i procedur homologacji typu w odniesieniu do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, w tym badań i procedur dotyczących zgodności eksploatacyjnej i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, a także wprowadzenia urządzeń służących do monitorowania zużycia paliwa i energii elektrycznej.

1b. Minimalna wysokość stawki, o której mowa w ust. 1 pkt 8 wynosi 50 PLN.

1c. Wysokość stawki, o której mowa w ust. 1 pkt 8 ulega dwukrotnemu zwiększeniu w przypadku samochodów osobowych wyposażonych w silnik wysokoprężny.

1d. Wysokość stawki, o której mowa w ust. 1 pkt 8 ulega zwiększeniu w przypadku w którym masa własna w rozumieniu art. 2 pkt 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110), przekracza 1 000 kg. Zwiększenie końcowej wysokości podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a następuje o taką tysięczną część masy własnej, o którą pojazd przekracza 1 000 kg.

1e. Wysokość stawki, o której mowa w ust. 1 pkt 8 ulega zmniejszeniu w przypadku w którym masa własna w rozumieniu art. 2 pkt 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110), nie przekracza 1 000 kg. Zmniejszenie końcowej wysokości podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a następuje o taką tysięczną część masy własnej, o którą pojazd nie przekracza 1 000 kg.

1f. Podatkowi, o którym mowa w ust. 1 pkt 8, nie podlegają samochody osobowe będące pojazdami zabytkowymi w rozumieniu art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.).“.

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U.1991.9.31z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 8 po ust. 7 wprowadza się ust. 8:

„8) samochody osobowe, za wyjątkiem samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)”.

2) w art. 10 ust. 1 po pkt 7 wprowadza się pkt 8:

„8) od samochodu osobowego, o którym mowa w art. 8 pkt 8, w zależności od homologacji:

a) Euro 1 lub brak normy Euro - 300 PLN,

b) Euro - 250 PLN,

c) Euro 3 - 200 PLN,

d) Euro 4 - 150 PLN,

e) Euro 5 - 100 PLN,

f) Euro 6 - 50 PLN,

g) Euro 6d temp i wyższe - 50 PLN.”.

3) w art. 10 po ust. 1 wprowadza się ust. 1a-1f:

„1a. Ustalenie normy EURO, o której mowa w ust. 1 pkt 8, lub brak tej normy, w odniesieniu do danego samochodu osobowego dokonuje się na podstawie dokumentu wydanego przez producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela lub dokumentu wydanego przez jednostkę upoważnioną do badań homologacyjnych pojazdów na podstawie badań wykonywanych przez tę jednostkę, zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L z 1970 r., nr 76, str. 1, z późn. zm.), dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L z 1999 r. Nr 187, str. 42, z późn. zm.), dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro IV i V) (Dz. Urz. UE L z 2005 r., Nr 275, str. 1, z późn. zm.), rozporządzenia WE nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L z 2007 r., Nr 171, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1832 z dnia 5 listopada 2018 r. zmieniającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 w celu udoskonalenia badań i procedur homologacji typu w odniesieniu do lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych, w tym badań i procedur dotyczących zgodności eksploatacyjnej i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy, a także wprowadzenia urządzeń służących do monitorowania zużycia paliwa i energii elektrycznej.

1b. Minimalna wysokość stawki, o której mowa w ust. 1 pkt 8 wynosi 50 PLN.

1c. Wysokość stawki, o której mowa w ust. 1 pkt 8 ulega dwukrotnemu zwiększeniu w przypadku samochodów osobowych wyposażonych w silnik wysokoprężny.

1d. Wysokość stawki, o której mowa w ust. 1 pkt 8 ulega zwiększeniu w przypadku w którym masa własna w rozumieniu art. 2 pkt 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110), przekracza 1 000 kg. Zwiększenie końcowej wysokości podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a następuje o taką tysięczną część masy własnej, o którą pojazd przekracza 1 000 kg.

1e. Wysokość stawki, o której mowa w ust. 1 pkt 8 ulega zmniejszeniu w przypadku w którym masa własna w rozumieniu art. 2 pkt 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110), nie przekracza 1 000 kg. Zmniejszenie końcowej wysokości podstawy opodatkowania o której mowa w ust. 4a następuje o taką tysięczną część masy własnej, o którą pojazd nie przekracza 1 000 kg.

1f. Podatkowi, o którym mowa w ust. 1 pkt 8, nie podlegają samochody osobowe będące pojazdami zabytkowymi w rozumieniu art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.).”.

3. Zwiększenie limitu amortyzacji samochodów niskoemisyjnych

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:

[...]

4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317, 1356 i 2348),

b) 150 000 zł - w przypadku pozostałych samochodów osobowych;”

Aktualnie w Załączniku nr 1 do ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych pt. „Wykaz Rocznych Stawek Amortyzacji” pojazdy elektryczne ujęte są w pozycji 07, pod numerem KŚT 745 i ich roczna stawka amortyzacji wynosi 18%.

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:

[...]

4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a-22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) 150 000 zł - w przypadku samochodów osobowych **innych niż pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz innych niż pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego,**

b) 200 000 zł - w przypadku **pojazdów hybrydowych w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.**”

c) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317, 1356 i 2348),

Utworzenie i przeniesienie w Załączniku nr 1 do ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych pt. „Wykaz Rocznych Stawek Amortyzacji” **pojazdów elektrycznych do nowej pozycji 09, pod numerem KŚT 745 i objęcie ich roczną stawką amortyzacji w wysokości 30%**

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB PRAWNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:

[...]

4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317, 1356 i 2348),

b) 150 000 zł - w przypadku pozostałych samochodów osobowych;”

Aktualnie w Załączniku nr 1 do ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych pt. „Wykaz Rocznych Stawek Amortyzacji” pojazdy elektryczne ujęte są w pozycji 07, pod numerem KŚT 745 i ich roczna stawka amortyzacji wynosi 18%.

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) 150 000 zł - w przypadku samochodów osobowych **innych niż pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz innych niż pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego,**

b) 200 000 zł - w przypadku **pojazdów hybrydowych w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.**”

c) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317, 1356 i 2348),

Utworzenie i przeniesienie w Załączniku nr 1 do ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych pt. „Wykaz Rocznych Stawek Amortyzacji” **pojazdów elektrycznych do (nowej) pozycji 09, pod numerem KŚT 745 i objęcie ich roczną stawką amortyzacji w wysokości 30%.**

Brzmienie legislacyjne:

→ USTAWA O PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH

W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2019 r. poz.1387) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a-22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) **150 000 zł** - w przypadku samochodów osobowych **innych niż pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz innych niż pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego,**

b) **200 000 zł** - w przypadku pojazdów hybrydowych w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.”;

2) Załącznik Nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy.

→ USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB PRAWNYCH

W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2019 poz. 865) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 16 ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) **150 000 zł** - w przypadku samochodów osobowych **innych niż pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz innych niż pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego,**

b) **200 000 zł** - w przypadku pojazdów hybrydowych w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.”.

2) Załącznik Nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy.

Załącznik nr 1 w przypadku zmian w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych:

Pozycja	Stawka %	Symbol KŚT (grupa, podgrupa lub rodzaj)	Nazwa środków trwałych	
1	2	3	4	
01	1,5	11	Budynki mieszkalne	
		122	Lokale mieszkalne	
	2,5	10	Budynki niemieszkalne	
		110	Placówki opiekuńczo-wychowawcze, domy opieki społecznej bez opieki medycznej	
		121	Lokale niemieszkalne	
	4,5	102	Podziemne garaże i zadaszone parkingi oraz budynki kontroli ruchu powietrznego (wieże)	
			Zbiorniki, silosy oraz magazyny podziemne, zbiorniki i komory podziemne (z wyłączeniem budynków magazynowych i naziemnych)	
	10	103	Kioski towarowe o kubaturze poniżej 500 m ³ - trwale związane z gruntem	
			109	Domki kempingowe, budynki zastępcze - trwale związane z gruntem
			010	Plantacje wikliny
02	2,5	224	Budowle wodne, z wyłączeniem urządzeń melioracji wodnych, doków stałych załadowniczych, wałów i grobli	
		21	Budowle sklasyfikowane jako budowle do uzdatniania wód, z wyjątkiem studni wierconych	
		290	Budowle sportowe i rekreacyjne, z wyłączeniem ogrodów i parków publicznych, skwerów, ogrodów botanicznych i zoologicznych	
		291	Wieże przeciwpożarowe	

2		225	Urządzenia melioracji wodnych podstawowych
		226	Urządzenia melioracji wodnych szczegółowych
	4,5	2	Obiekty inżynierii lądowej i wodnej, z wyłączeniem ogrodów i parków publicznych, skwerów, ogrodów botanicznych i zoologicznych
	10	211	Przewody sieci technologicznych wewnątrzzakładowych
		221	Urządzenia zabezpieczające ruch pociągów
	14	202	Wieże ekstrakcyjne
	20	200	Wieże wiertnicze, wieżomaszty
03	7	3	Kotły i maszyny energetyczne
	14	322	Silniki spalinowe na paliwo lekkie (niezespalone)
		323	Silniki spalinowe na paliwo ciężkie (niezespalone)
		324	Silniki spalinowe na paliwo gazowe (niezespalone)
		325	Silniki powietrzne
		343	Zespoły elektroenergetyczne przenośne z silnikami spalinowymi na paliwo lekkie
		344	Zespoły elektroenergetyczne z silnikami spalinowymi na paliwo ciężkie
	349	Reaktory jądrowe	
04	7	431	Filtry (prasy) błotniarki, Cedzidła mechaniczne
		450	Piece do przerobu surowców (z wyjątkiem pieców do przerobu surowców wielokomorowych)
		451	Piece do przetwarzania paliw (z wyjątkiem pieców koksowniczych)
		454	Piece do wypalania tunelowe
		473	Aparaty bębnowe
		475	Suszarki komorowe (z wyjątkiem suszarek z półkami obrotowymi i zgarniaczami)
	10	4	Maszyny, urządzenia i aparaty ogólnego zastosowania
	14	41	Obrabiarki do metali
		44	Maszyny i urządzenia do przetłaczania i sprężania cieczy i gazów

04		46	Aparaty do wymiany ciepła (z wyjątkiem wymienników przeponowych rurowych oraz chłodziń odmulin i prób kotłowych rozkładni gazu)
		47	Maszyny, urządzenia i aparaty do operacji i procesów materiałowych, w tym suszarki z półkami obrotowymi i zgarniaczami (z wyjątkiem: <ul style="list-style-type: none"> • kolumn, • aparatów bębnowych, • suszarek komorowych bezpółkowych, tradycyjnych, owiewnych, półkowych owiewnych, próżniowych z grzejnymi półkami, suszarek z górnym i dolnym rozpylaniem cieczy oraz suszarek z pneumatycznym rozpylaczem ciał stałych i innych suszarek, • odbieralnic hydraulicznych rozkładni gazu)
	18	449	Urządzenia dystrybucyjne do benzyny i olejów elektryczne i przepływomierze składowe do cieczy i paliw płynnych
		461	Wymienniki płynów obiegowych przy produkcji sody
		469	Chłodziń odmulin i prób kotłowych rozkładni gazu
		472	Kolumny nitracyjne i denitracyjne
		479	Odbieralnice hydrauliczne rozkładni gazu
		481	Aparaty i urządzenia do powierzchniowej obróbki metali sposobem chemicznym i elektrolizacyjnym
		482	Aparaty i urządzenia do powierzchniowej obróbki metali sposobem cieplnym
		484	Urządzenia do spawania i napawania łukowego w ochronie gazów oraz do spawania i napawania plazmowego Wytwornice acetylenowe przenośne wysokiego ciśnienia, Zgrzewarki odporowe i tarcicowe Urządzenia do metalizacji natryskowej i do natryskiwania tworzywami sztucznymi
		486	Maszyny i urządzenia do przygotowywania maszynowych nośników danych oraz maszyny analityczne
		488	Samodzielne urządzenia do automatycznej regulacji i sterowania procesami
		489	Roboty przemysłowe

04		46	Aparaty do wymiany ciepła (z wyjątkiem wymienników przeponowych rurowych oraz chłodziń odmulin i prób kotłowych rozkładni gazu)
		47	Maszyny, urządzenia i aparaty do operacji i procesów materiałowych, w tym suszarki z półkami obrotowymi i zgarniaczami (z wyjątkiem: <ul style="list-style-type: none"> • kolumn, • aparatów bębnowych, • suszarek komorowych bezpółkowych, tradycyjnych, owiewnych, półkowych owiewnych, próżniowych z grzejnymi półkami, suszarek z górnym i dolnym rozpylaniem cieczy oraz suszarek z pneumatycznym rozpylaczem ciał stałych i innych suszarek, • odbieralnic hydraulicznych rozkładni gazu)
	18	449	Urządzenia dystrybucyjne do benzyny i olejów elektryczne i przepływomierze składowe do cieczy i paliw płynnych
		461	Wymienniki płynów obiegowych przy produkcji sody
		469	Chłodziń odmulin i prób kotłowych rozkładni gazu
		472	Kolumny nitracyjne i denitracyjne
		479	Odbieralnice hydrauliczne rozkładni gazu
		481	Aparaty i urządzenia do powierzchniowej obróbki metali sposobem chemicznym i elektrolizacyjnym
		482	Aparaty i urządzenia do powierzchniowej obróbki metali sposobem cieplnym
		484	Urządzenia do spawania i napawania łukowego w ochronie gazów oraz do spawania i napawania plazmowego Wytwornice acetylenowe przenośne wysokiego ciśnienia, Zgrzewarki odporowe i tarcicowe Urządzenia do metalizacji natryskowej i do natryskiwania tworzywami sztucznymi
		486	Maszyny i urządzenia do przygotowywania maszynowych nośników danych oraz maszyny analityczne
		488	Samodzielne urządzenia do automatycznej regulacji i sterowania procesami
		489	Roboty przemysłowe

05	20	434	Maszyny do zamykania stoł Maszyny do zamykania puszek
		461	Wymienniki przeponowe rurowe sklasyfikowane jako chłodziń kwasu siarkowego
	30	487	Zespoły komputerowe
	7	506	Aparaty do rektyfikacji powietrza
		507	Krystalizatory Komory potne
		548	Maszyny, urządzenia i aparaty do produkcji materiału zecerskiego
		583	Koparki i zwalowiarki w kopalniach odkrywkowych węgla Koparki w piaskowniach przemysłu węglowego
	10	512	Maszyny i urządzenia do eksploatacji otworów wiertniczych
		513	Maszyny i urządzenia do przeróbki mechanicznej rud i węgla
		514	<ul style="list-style-type: none"> • Maszyny i urządzenia aglomerowni • Maszyny i urządzenia wielkopiecowe • Maszyny i urządzenia hutnicze stalowni • Nożyce hutnicze do cięcia na gorąco, tabor hutniczy, walcowniczy • Inne maszyny, urządzenia i aparaty hutnicze
		520	Maszyny i urządzenia dla przemysłu kamieniarskiego: <ul style="list-style-type: none"> • Traki ramowe i tarczowe • Cyrkularki • Szlifierki • Tokarki i wiertarki do kamienia • Kombajny do robót przygotowawczych
		523	Maszyny i urządzenia dla przemysłu cementowego
		525	Autoklawy
		529	Maszyny i urządzenia do produkcji elementów z lastriko i sztucznego kamienia
		56	Maszyny, urządzenia i aparaty dla przemysłu rolnego

05		582	Maszyny do robót drogowych: pojemniki do bitumu stalowe o pojemności powyżej 20 000 l odśnieżarki dróg, ulic i placów o mocy silników powyżej 120 KM
	14	50	Maszyny, urządzenia i aparaty dla przemysłu chemicznego
		517	Maszyny i urządzenia torfiarskie
		52	Maszyny dla przemysłu surowców mineralnych
		53	Maszyny do produkcji wyrobów z metali i tworzyw sztucznych
		54	Maszyny, urządzenia i aparaty do obróbki i przerobu drewna, produkcji wyrobów z drewna oraz maszyny, urządzenia i aparaty dla przemysłu papierniczego i poligraficznego
		55	Maszyny i urządzenia do produkcji wyrobów włókienniczych i odzieżowych oraz do obróbki skóry i produkcji wyrobów z niej
		561	Maszyny, urządzenia i aparaty do produkcji napojów
		568	Maszyny, urządzenia i aparaty dla przemysłu piekarniczego (z wyjątkiem pieców ceramicznych, cyklotermicznych i specjalnych)
		57	Maszyny, urządzenia i aparaty dla przemysłu spożywczego
		59	Maszyny, urządzenia i narzędzia rolnicze i gospodarki leśnej
	18	505	Piece prażalnicze fluidezyjne
		51	Maszyny, urządzenia i aparaty wiertnicze, górnicze, gazownicze, odlewnicze, torfiarskie oraz geodezyjne i kartograficzne
		58	Maszyny do robót ziemnych, budowlanych i drogowych
	20	506	Odgazowywacze
		510	Maszyny i urządzenia wiertnicze
		511	Obudowy zmechanizowane

05		518	Aparaty i urządzenia do: pomiarów magnetycznych, pomiarów geologicznych, pomiarów sejsmicznych i radiometrycznych, elektrycznego profilowania odwiertów, karotażu gazowego, perforacji otworów wiertniczych
		535	<ul style="list-style-type: none"> Aparaty specjalne do wytwarzania kwasu wolframowego i maszyny do redukcyjnych, próżniowych i specjalnych wytopów metali Maszyny do produkcji węglanów i past emulsyjnych Urządzenia do produkcji półprzewodników
		579	<ul style="list-style-type: none"> Dystrybutory Młynki młotkowe Maszyny i urządzenia do przerobu odpadów zwierzęcych na mąkę pastewną i tłuszcze utylizacyjne Inne maszyny i urządzenia do przerobu odpadów zwierzęcych
		580	Maszyny do robót ziemnych i fundamentowych
		581	Maszyny do robót budowlanych
		582	Szczotki mechaniczne i osprzęt do utrzymania dróg
	25	501	Aparaty szklane i porcelanowe do destylacji
			Porcelanowe młyny kulowe
		511	Maszyny górnicze, z wyłączeniem obudów zmechanizowanych
		524	Piece do topienia żużla wielkopiecowego i bazaltu
		571	<ul style="list-style-type: none"> Autoklawy do hydrolizy Neutralizatory stalowe oraz neutralizatory i hydrolizatory betonowe lub murowane
		581	<ul style="list-style-type: none"> Wibratory Wibromłoty oraz zacieraczki do tynku

06	4,5	600	Zbiorniki naziemne ceglane
		601	Zbiorniki naziemne betonowe (z wyjątkiem wyposażonych w wykładzinę chemoodporną dla kwasu ponitracyjnego)
		623	Urządzenia telefoniczne systemów nośnych na liniach WN
		641	Wyciągi kopalniane (bez wyciągów przy głębinieniu szybów)
		648	Towarowe kolejki linowe i dźwignice linowe
		656	Akumulatory hydrauliczne
		660	Wagi pojazdowe, wagonowe i inne wbudowane
	10	6	Urządzenia techniczne
	18	61	Urządzenia rozdzielcze i aparatura energii elektrycznej przezożna
		641	Dźwigniki, wciągarki i wciągarki przejezdne oraz nieprzejezdne, kołowroty, wyciągniki (z wyjątkiem kołowrotów szybowych oraz wyciągników kopalnianych łącznie z wyciągami przy głębinieniu szybów, a także wyciągi kolei i kolejek linowych)
		662	Projektory przenośne 16 mm i 35 mm
		681	Kontenery
	20	629	Telefony komórkowe
		669	Kasy fiskalne i rejestrujące (z wyjątkiem zaliczonych do poz. 04 - zespoły komputerowe)
		633	Baterie akumulatorów elektrycznych stacjonarnych Baterie akumulatorów elektrycznych zasadowych
		662	Ekranu kinowe
		644	Przenośniki w kopalniach i zakładach przetwórczych rud i węgla
		664	Urządzenia do przeprowadzania badań technicznych
	25	644	Przenośniki zgrzeblowe ciężkie i lekkie

07	7	70	Tabor kolejowy naziemny
		71	Tabor kolejowy podziemny
		72	Tabor tramwajowy
		73	Pozostały tabor szynowy naziemny
		77	Tabor pływający
	14	700	Drezyny i przyczepy do drezyn
		710	<ul style="list-style-type: none"> Lokomotywy akumulatorowe Lokomotywy ognioszczelne i typu „Karlik” Wozy kopalniane
		770	Kontenerowce
		773	Wodoloty
		780	Samoloty
		781	Śmigłowce
		743	Samochody specjalne
		745	Trolejbusy i samochody ciężarowe o napędzie elektrycznym
		746	Ciągniki
		747	Naczepy i przyczepy
		76	Pozostały tabor bezszynowy (wózki jezdniowe akumulatorowe, widłowe i inne wózki jezdniowe)
	18	783	Balony
		789	Pozostałe środki transportu lotniczego
		79	Pozostałe środki transportu
	20	740	Motocykle, przyczepy i wózki motocyklowe
	741	Samochody osobowe	
	742	Samochody ciężarowe	
	744	Autobusy i autokary	
	782	Szybowce	

08	10	805	Wyposażenie kin, teatrów, placówek kulturalno-oświatowych oraz instrumenty muzyczne
		806	Kioski, budki, baraki, domki kempingowe - niezwiązane trwale z gruntem
	14	803	<ul style="list-style-type: none"> • Maszyny biurowe piszące, liczące i licząco-piszące • Dalekopisy do maszyn matematycznych
	20	8	Narzędzia, przyrządy, ruchomości i wyposażenie
	25	801	Elektroniczna aparatura kontrolno-pomiarowa do przeprowadzania badań laboratoryjnych
		802	Aparaty i sprzęt do hydro- i mechanoterapii
		804	Wyposażenie cyrkowe
09	30	745	Pozostałe samochody o napędzie elektrycznym

4. Zmniejszenie limitu amortyzacji samochodów spalinowych

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
[...]

4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) 225 000 zł - w przypadku samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317, 1356 i 2348),

b) 150 000 zł - w przypadku pozostałych samochodów osobowych;”

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
[...]

4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a-22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) 150 000 zł - w przypadku samochodów osobowych innych niż pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz innych niż pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego,

b) 200 000 zł - w przypadku pojazdów hybrydowych w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.”

Należy uwzględnić w przepisach przejściowych mechanizm corocznego obniżania poziomu amortyzacji poprzez dodanie art. 57a:

„1. Wysokość limitu amortyzacji, o której mowa w art. 23 ust. 1 pkt 4 lit. a wynosi w kolejnych latach:

2021 - 140.000,00,
2022 - 130.000,00,
2023 - 120.000,00,
2024 - 110.000,00,
2025 - 100.000,00,
2026 - 90.000,00,
2027 - 80.000,00,
2028 - 70.000,00,
2029 - 60.000,00,
2030 - 50.000,00,
2031 - 40.000,00,
2032 - 30.000,00,
2033 - 20.000,00,
2034 - 10.000,00,
2035 - 0,00.

2. Wysokość limitu amortyzacji, o której mowa w art. 23 ust. 1 pkt 4 lit. b wynosi w kolejnych latach:

2021 - 190.000,00,
2022 - 180.000,00,
2023 - 170.000,00,
2024 - 160.000,00,
2025 - 150.000,00,
2026 - 140.000,00,
2027 - 130.000,00,
2028 - 120.000,00,
2029 - 110.000,00,
2030 - 100.000,00,
2031 - 90.000,00,
2032 - 80.000,00,
2033 - 70.000,00,
2034 - 60.000,00,
2035 - 50.000,00,
2036 - 40.000,00,
2037 - 30.000,00,
2038 - 20.000,00,
2039 - 10.000,00,
2040 - 0.”

Brzmienie legislacyjne:

→ USTAWA O PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH

W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2019 r. poz.1387) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 22a-22o, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) 150 000 zł - w przypadku samochodów osobowych innych niż pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz innych niż pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego,

b) 200 000 zł - w przypadku pojazdów hybrydowych w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.”;

2) Załącznik Nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy;

3) po art. 57 dodaje się art. 57a:

„1. Wysokość limitu amortyzacji, o której mowa w art. 23 ust. 1 pkt 4 lit. a wynosi w kolejnych latach:

2021 - 140.000,00,
2022 - 130.000,00,
2023 - 120.000,00,
2024 - 110.000,00,
2025 - 100.000,00,
2026 - 90.000,00,
2027 - 80.000,00,
2026 - 70.000,00,
2027 - 60.000,00,
2028 - 50.000,00,
2029 - 40.000,00,
2030 - 30.000,00,
2031 - 20.000,00,
2032 - 10.000,00,
2033 - 0,00.

2. Wysokość limitu amortyzacji, o której mowa w art. 23 ust. 1 pkt 4 lit. b wynosi w kolejnych latach:

2021 - 190.000,00,
2022 - 180.000,00,
2023 - 170.000,00,
2024 - 160.000,00,
2025 - 150.000,00,
2026 - 140.000,00,
2027 - 130.000,00,
2026 - 120.000,00,
2027 - 110.000,00,
2028 - 100.000,00,
2029 - 90.000,00,
2031 - 80.000,00,
2032 - 70.000,00,
2033 - 60.000,00,
2034 - 50.000,00,
2035 - 40.000,00,
2036 - 30.000,00,
2037 - 20.000,00,
2038 - 10.000,00,
2039 - 0.”.

→ USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB PRAWNYCH

W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2019 poz. 865) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 16 ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) odpisów z tytułu zużycia samochodu osobowego, dokonywanych według zasad określonych w art. 16a-16m, w części ustalonej od wartości samochodu przewyższającej kwotę:

a) **150 000 zł** - w przypadku samochodów osobowych **innych niż pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz innych niż pojazdy hybrydowe w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego,**

b) **200 000 zł** - w przypadku pojazdów hybrydowych w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego.”;

2) Załącznik Nr 1 do ustawy otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy;

3) po art. 41 dodaje się art. 41a:

„1. Wysokość limitu amortyzacji, o której mowa w art. 16 ust. 1 pkt 4 lit. a wynosi w kolejnych latach:

2021 - 140.000,00,
2022 - 130.000,00,
2023 - 120.000,00,
2024 - 110.000,00,
2025 - 100.000,00,
2026 - 90.000,00,
2027 - 80.000,00,
2026 - 70.000,00,
2027 - 60.000,00,
2028 - 50.000,00,
2029 - 40.000,00,
2030 - 30.000,00,
2032 - 20.000,00,
2032 - 10.000,00,
2033 - 0,00.

2. Wysokość limitu amortyzacji, o której mowa w art. 16 ust. 1 pkt 4 lit. b wynosi w kolejnych latach:

2021 - 190.000,00,
2022 - 180.000,00,
2023 - 170.000,00,
2024 - 160.000,00,
2025 - 150.000,00,
2026 - 140.000,00,
2027 - 130.000,00,
2026 - 120.000,00,
2027 - 110.000,00,
2028 - 100.000,00,
2029 - 90.000,00,
2031 - 80.000,00,
2032 - 70.000,00,
2033 - 60.000,00,
2034 - 50.000,00,
2035 - 40.000,00,
2036 - 30.000,00,
2037 - 20.000,00,
2038 - 10.000,00,
2039 - 0.”.

5. Podwyższenie limitu wydatków eksploatacyjnych na użytkowanie samochodów elektrycznych

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
[...]

46a) 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;”

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
[...]

46a) 50% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46 **oraz samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)**, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;

46b) 20% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika **w przypadku samochodów będącymi pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego”**

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
[...]

51) 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
[...]

51) 50% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30 **oraz samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)**, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;

51a) 20% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30, z tytułu kosztów używania **samochodu osobowego będącego pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego** na potrzeby działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;

Brzmienie legislacyjne:

→ USTAWA O PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH

W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2019 r. poz.1387) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23 ust. 1 pkt 46a otrzymuje brzmienie:

46a) 50% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46 oraz samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;"

2) Po art. 23 ust. pkt 46a dodaje się pkt 46b:

20% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego będącego pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego, innego niż określony w pkt 46, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;

→ USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB PRAWNYCH

W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2019 poz. 865) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 16 ust. 1 pkt 51 otrzymuje brzmienie:

51) 50% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30 **oraz samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)**, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego na potrzeby działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;

2) Po art. 16 ust. 1 pkt 51 dodaje się pkt 51a:

20% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 30, z tytułu kosztów używania **samochodu osobowego będącego pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)** o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego na potrzeby działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;

6. Likwidacja luki w opodatkowaniu diesla

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

Przepisy art. 89 ust. 1 pkt 2 i 6 ustawy o podatku akcyzowym posiadają następujące brzmienie:

„1. Stawki akcyzy na wyroby energetyczne wynoszą dla:

[...]

2) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach - 1552,00 zł/1000 litrów;

[...]

6) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach - 1183,00 zł/1000 litrów;

[...].”

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

Przepisy art. 89 ust. 1 pkt 2 i 6 ustawy o podatku akcyzowym powinny posiadać następujące brzmienie:

„1. Stawki akcyzy na wyroby energetyczne wynoszą dla:

[...]

2) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach - 1552,00 zł/1000 litrów;

[...]

6) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach **w poszczególnych latach:** -

2021 rok - 1224,00 zł / 1000 litrów,

2022 rok - 1265,00 zł / 1000 litrów,

2023 rok - 1306,00 zł / 1000 litrów,

2024 rok - 1347,00 zł / 1000 litrów,

2025 rok - 1388,00 zł / 1000 litrów,

2026 rok - 1429,00 zł / 1000 litrów,

2027 rok - 1470,00 zł / 1000 litrów,

2028 rok - 1511,00 zł / 1000 litrów,

2029 rok - 1531,00 zł / 1000 litrów,

2030 rok - 1552,00 zł/1000 litrów;

[...].”

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 864 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 89 ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach **w poszczególnych latach:** -

2021 rok - 1224,00 zł / 1000 litrów,

2022 rok - 1265,00 zł / 1000 litrów,

2023 rok - 1306,00 zł / 1000 litrów,

2024 rok - 1347,00 zł / 1000 litrów,

2025 rok - 1388,00 zł / 1000 litrów,

2026 rok - 1429,00 zł / 1000 litrów,

2027 rok - 1470,00 zł / 1000 litrów,

2028 rok - 1511,00 zł / 1000 litrów,

2029 rok - 1531,00 zł / 1000 litrów,

2030 rok - 1552,00 zł/1000 litrów;”.

7. Niższe opłaty drogowe dla pojazdów zeroemisyjnych

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

Przepis art. 37a ust. 6 ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym przewiduje:
„6. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określenia stawek opłat za przejazd autostradą:

- 1) kategoria 1 - motocykle;
- 2) kategoria 2 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony;
- 3) kategoria 3 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 4) kategoria 4 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 5) kategoria 5 - autobusy.”.

Przepis art. 37e ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym przewiduje:

„1. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2, za przejazd kilometra autostradą, niezależnie od kategorii pojazdu, o której mowa w art. 37a ust. 6, nie mogą być wyższe niż 2 zł oraz nie mogą przekroczyć stawek opłat za przejazd obliczonych zgodnie z przepisami, wydanymi na podstawie art. 13ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawki opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2, z uwzględnieniem ust. 1, mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej.

3. Minister właściwy do spraw transportu w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2, może:

- 1) zróżnicować stawki opłat za przejazd autostradą ze względu na liczbę osi, emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) wprowadzić stawki abonamentowe dla niektórych użytkowników autostrady w wysokości nie mniejszej niż 87% stawki opłaty za przejazd autostradą, z zachowaniem zasady przejrzystości i niedyskryminacji.”.

Przepis art. 13ha ust. 3 ustawy o drogach publicznych posiada następujące brzmienie:

„3. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określenia stawki opłaty elektronicznej:

- 1) kategoria 1 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 2) kategoria 2 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 3) kategoria 3 - autobusy.”.

Przepisy art. 13ha ust. 4 i 5 ustawy o drogach publicznych posiadają następujące brzmienie:

„4. Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową, niezależnie od kategorii pojazdów, o której mowa w ust. 3, nie może być wyższa niż 2 zł oraz nie może przekroczyć stawki tej opłaty obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5.

5. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółową metodę obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi krajowej, uwzględniając koszty budowy drogi krajowej lub jej odcinka, w tym koszty finansowe, koszty utrzymania, koszty remontów, ochrony oraz zarządzania drogą, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz inne koszty eksploatacji.”.

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

Należy wprowadzić następujące zmiany w przepisie art. 37a ust. 6 ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym:

„6. Ustala się następujące kategorie pojazdów **innych aniżeli pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)** w celu określenia stawek opłat za przejazd autostradą:

- 1) kategoria 1 - motocykle;
- 2) kategoria 2 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony;
- 3) kategoria 3 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 4) kategoria 4 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 5) kategoria 5 - autobusy.”.

Należy wprowadzić następujące zmiany w przepisie art. 37e ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym:

„1. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2, za przejazd kilometra autostradą, niezależnie od kategorii pojazdu, o której mowa w art. 37a ust. 6, nie mogą być wyższe niż 2 zł oraz nie mogą przekroczyć stawek opłat za przejazd obliczonych zgodnie z przepisami, wydanymi na podstawie art. 13ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

1a. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2, za przejazd kilometra autostradą przez pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych są równe jednej czwartej analogicznych stawek opłat ustalonych na podstawie ust. 1.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawki opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2, z uwzględnieniem ust. 1 i 1a, mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej.

3. Minister właściwy do spraw transportu w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2, może:

- 1) zróżnicować stawki opłat za przejazd autostradą ze względu na liczbę osi, emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) wprowadzić stawki abonamentowe dla niektórych użytkowników autostrady w wysokości nie mniejszej niż 87% stawki opłaty za przejazd autostradą, z zachowaniem zasady przejrzystości i niedyskryminacji.”.

Przepis art. 13ha ust. 3 ustawy o drogach publicznych powinien posiadać następujące brzmienie:

„3. Ustala się następujące kategorie pojazdów **innych aniżeli pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)** w celu określenia stawki opłaty elektronicznej:

- 1) kategoria 1 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 2) kategoria 2 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 3) kategoria 3 - autobusy.”.

Przepisy art. 13ha ust. 4 - 5 ustawy o drogach publicznych powinny posiadać następujące brzmienie:

„4. Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową, niezależnie od kategorii pojazdów, o której mowa w ust. 3, nie może być wyższa niż 2 zł oraz nie może przekroczyć stawki tej opłaty obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5.

4a. Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową przez pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych wynosi jedną czwartą stawki opłaty ustalonej na podstawie ust. 4.

5. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, **z uwzględnieniem ust. 4a**, szczegółową metodę obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi krajowej, uwzględniając koszty budowy drogi krajowej lub jej odcinka, w tym koszty finansowe, koszty utrzymania, koszty remontów, ochrony oraz zarządzania drogą, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz inne koszty eksploatacji.”.

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 37a ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Ustala się następujące kategorie pojazdów innych aniżeli pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) w celu określenia stawek opłat za przejazd autostradą:

- 1) kategoria 1 - motocykle;
- 2) kategoria 2 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony;
- 3) kategoria 3 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 4) kategoria 4 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
- 5) kategoria 5 - autobusy.”.

2) w art. 37e po ust. 1 dodaje się ust. 1a:

„1a. Stawki opłat, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2, za przejazd kilometra autostradą przez pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych są równe jednej czwartej analogicznych stawek opłat ustalonych na podstawie ust. 1.”.

3) w art. 37e ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawki opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 i 2, z uwzględnieniem ust. 1 i 1a, mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej.”.

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13ha ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Ustala się następujące kategorie pojazdów innych aniżeli pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) w celu określenia stawki opłaty elektronicznej:

- 1) kategoria 1 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
 - 2) kategoria 2 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 ton;
 - 3) kategoria 3 - autobusy.”;
- 2) w art. 13ha po ust. 4 dodaje się ust. 4a:

„4a. Stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogą krajową przez pojazd elektryczny w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych wynosi jedną czwartą stawki opłaty ustalonej na podstawie ust. 4.”;

3) w art. 13ha ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem ust. 4a, szczegółową metodę obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi krajowej, uwzględniając koszty budowy drogi krajowej lub jej odcinka, w tym koszty finansowe, koszty utrzymania, koszty remontów, ochrony oraz zarządzania drogą, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz inne koszty eksploatacji.”.

8. Nowa polityka parkingowa w miastach

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

„4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania:

1) ustala wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a lub b, z tym że opłata za pierwszą godzinę postoju pojazdu samochodowego nie może przekraczać:

a) w strefie płatnego parkowania - 0,15% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2017 r. poz. 847 oraz z 2018 r. poz. 650),

b) w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania - 0,45% minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w lit. a;

2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;

3) określa sposób pobierania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

4a. Ustalając wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, rada gminy (rada miasta) bierze pod uwagę wyniki analizy, o której mowa w ust. 2b.”

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

„4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania:

1) ustala wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a lub b, z tym że opłata za pierwszą godzinę postoju pojazdu samochodowego nie może przekraczać:

a) w strefie płatnego parkowania - 0,15% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2017 r. poz. 847 oraz z 2018 r. poz. 650),

b) w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania - 0,45% minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w lit. a;

2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;

3) określa sposób pobierania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

4a. Ustalając wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, rada gminy (rada miasta) bierze pod uwagę wyniki analizy, o której mowa w ust. 2b.

4b. Ustalając wysokość opłaty, o której mowa w art. 13b ust. 4 pkt 2, rada gminy (rada miasta) bierze pod uwagę poziom emisyjności pojazdów samochodowych do których będą znajdowały zastosowanie opłaty abonamentowe lub zryczałtowane dla osób zameldowanych na pobyt stały lub czasowy w strefie płatnego parkowania lub w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania. W odniesieniu do pojazdów samochodowych innych aniżeli pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz pojazdów hybrydowych w rozumieniu w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego brak jest możliwości wprowadzenia opłaty abonamentowej dla więcej niż jednego pojazdu samochodowego na lokal mieszkalny.

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13b po ust. 4a wprowadza się ust. 4b:

„4b. Ustalając wysokość opłaty, o której mowa w art. 13b ust. 4 pkt 2, rada gminy (rada miasta) bierze pod uwagę poziom emisyjności pojazdów samochodowych do których będą znajdowały zastosowanie opłaty abonamentowe lub zryczałtowane dla osób zameldowanych na pobyt stały lub czasowy w strefie płatnego parkowania lub w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania. W odniesieniu do pojazdów samochodowych innych aniżeli pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) oraz pojazdów hybrydowych w rozumieniu w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych **o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego** brak jest możliwości wprowadzenia opłaty abonamentowej dla więcej niż jednego pojazdu samochodowego na lokal mieszkalny.”

9. Grzywna za usunięcie z pojazdu urządzeń/installacji służących do obniżenia jego emisyjności

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

Brak

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

Art. 140mc

„1. Kto będąc właścicielem pojazdu, w stosunku do którego doszło do zatrzymania dowodu rejestracyjnego na podstawie art. 132 ust. 1 pkt 1 ppkt c podlega karze pieniężnej w wysokości 10000 zł.

2. Zwrot dowodu rejestracyjnego pojazdu, o którym mowa w ust 1 art. 140mc nastąpi po przedstawieniu właściwemu Staroście dokumentu potwierdzającego spełnianie przez pojazd wymagań ochrony środowiska.

3. Kary pieniężne, określone w ust. 1, są nakładane w drodze decyzji administracyjnej.

4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 stanowią dochód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.”.

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) Po art. 140mb dodaje się art. 140mc:

„1. Kto będąc właścicielem pojazdu, w stosunku do którego doszło do zatrzymania dowodu rejestracyjnego na podstawie art. 132 ust. 1 pkt 1 ppkt c podlega karze pieniężnej w wysokości 10000 zł.

2. Zwrot dowodu rejestracyjnego pojazdu, o którym mowa w ust 1 art. 140mc nastąpi po przedstawieniu właściwemu Staroście dokumentu potwierdzającego spełnianie przez pojazd wymagań ochrony środowiska.

3. Kary pieniężne, określone w ust. 1, są nakładane w drodze decyzji administracyjnej.

1) 4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 stanowią dochód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.”.

10. Opłata środowiskowa

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

Brak przepisu aktualnie uwzględniającego takie rozwiązanie.

Stosowną zmianę należy wprowadzić poprzez zmianę brzmienia przepisu art. 76 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym stanowiącego podstawę dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia w sprawie wysokości opłat uiszczanych przy rejestracji pojazdu:

„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
[...]

2) wysokość opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, tablic (tablicy) rejestracyjnych i nalepki kontrolnej oraz ich wtórników;
[...].”

Dodatkowo, należy zmienić treść art. 78b ustawy Prawo o ruchu drogowym:

„Opłata za wydanie:

- 1) dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i nalepki kontrolnej oraz ich wtórników, o których mowa w art. 75 ust. 2,
- 2) karty pojazdu oraz jej wtórnika, o których mowa w art. 77 ust. 3 i 3a,
- 3) decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, o której mowa w art. 78a ust. 3,
- 4) decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz zalegalizowanych profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych, o których mowa w art. 80t ust. 2 – stanowi dochód powiatu.”.

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

Przepisy art. 76 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 1a-1b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym

„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

[...]

2) wysokość opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, tablic (tablicy) rejestracyjnych i nalepki kontrolnej oraz ich wtórników;

[...]

1a. Ustalając wysokość opłaty za wydanie dowodu rejestracyjnego, o której mowa w ust. 1 pkt 2, minister właściwy do spraw transportu uwzględni dodatkową opłatę uzależnioną od poziomu emisyjności pojazdów:

a) 800 PLN w przypadku pojazdów z silnikiem wysokoprężnym,

b) 400 PLN w przypadku pojazdów z silnikiem iskrowym

c) 200 PLN w przypadku pojazdów niskoemisyjnych w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. m rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz. Urz. UE L 111/13). 1b. Postanowienie ust. 1a nie znajduje zastosowania wobec pojazdów będących pojazdami zabytkowymi w rozumieniu art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.).”.

Przepis art. 78b ustawy Prawo o ruchu drogowym:

„Opłata za wydanie:

- 1) pozwolenia czasowego, zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i nalepki kontrolnej oraz ich wtórników, o których mowa w art. 75 ust. 2,
- 2) karty pojazdu oraz jej wtórnika, o których mowa w art. 77 ust. 3 i 3a,
- 3) decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, o której mowa w art. 78a ust. 3,
- 4) decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz zalegalizowanych profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych, o których mowa w art. 80t ust. 2 – stanowi dochód powiatu. **Opłata za wydanie dowodu rejestracyjnego stanowi przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, o którym mowa w Rozdziale 4c ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i paliwach ciekłych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1155 z późn. zm.).”.**

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 76 po ust. 1 wprowadza się ust. 1a-1b:

„1a. Ustalając wysokość opłaty za wydanie dowodu rejestracyjnego, o której mowa w ust. 1 pkt 2, minister właściwy do spraw transportu uwzględni dodatkową opłatę uzależnioną od poziomu emisyjności pojazdów:

a) 800 PLN w przypadku pojazdów z silnikiem wysokoprężnym,

b) 400 PLN w przypadku pojazdów z silnikiem iskrowym

c) 200 PLN w przypadku pojazdów niskoemisyjnych w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. m rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz. Urz. UE L 111/13).

1b. Postanowienie ust. 1a nie znajduje zastosowania wobec pojazdów będących pojazdami zabytkowymi w rozumieniu art. 2 pkt 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 z późn. zm.).”.

”.

2) art. 78b otrzymuje następujące brzmienie:

„Opłata za wydanie:

1) pozwolenia czasowego, zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych i nalepki kontrolnej oraz ich wtórników, o których mowa w art. 75 ust. 2,

2) karty pojazdu oraz jej wtórnika, o których mowa w art. 77 ust. 3 i 3a,

3) decyzji o czasowym wycofaniu pojazdu z ruchu, o której mowa w art. 78a ust. 3,

4) decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów, blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych oraz zalegalizowanych profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych, o których mowa w art. 80t ust. 2 – stanowi dochód powiatu.

Opłata za wydanie dowodu rejestracyjnego stanowi przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, o którym mowa w Rozdziale 4c ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i paliwach ciekłych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1155 z późn. zm.).”.

11. Obniżenie VAT na samochody elektryczne i hybrydowe

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

Brak

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

W załącznik nr 10 do ustawy o podatku od towarów i usług należy dodać dodatkowy wers (25) o treści:

„pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)“.

W załącznik nr 3 do ustawy o podatku od towarów i usług należy dodać dodatkowy wers (74) o treści:

„pojazdy typu hybrydy plug-in w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego“.

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2018 r. poz. 2174 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 10 po wersie 24 dodaje się wers 25:

„pojazdy elektryczne w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)“.

2) w załączniku nr 3 po wersie 73 dodaje się wers 74:

3) „pojazdy typu hybrydy plug-in w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego“.

12. Możliwość odliczania 100% VAT na samochody elektryczne

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

„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.”

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

„W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, **innymi niż pojazdami samochodowymi będącymi pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)**, kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 25% 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.

1a. W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi będącymi pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego, kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 75% 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.”

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2018 r. poz. 2174 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 86a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, innymi niż pojazdami samochodowymi będącymi pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 25% 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) po art. 86a po ust. 1 wprowadza się ust. 1a:

„1a. W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi będącymi pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego, kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 75% 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.

13. Zmniejszenie wysokości odliczania VAT na samochody spalinowe

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

„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.”

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

„W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi, innymi niż pojazdami samochodowymi będącymi pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 25% 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.

1a. W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi będącymi pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego, kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 75% 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.”

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2018 r. poz. 2174 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) Art. 86a ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 25% 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) w art. 86a po ust. 1 wprowadza się ust. 1a:

„1a. W przypadku wydatków związanych z pojazdami samochodowymi będącymi pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego, kwotę podatku naliczonego, o której mowa w art. 86 ust. 2, stanowi 74% 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.”

3) po art. 146j wprowadza się art. 146k:

„Wysokość współczynnika kwoty podatku naliczonego w stosunku do kwoty podatku, o której mowa w art. 86a ust. 1a wynosi w kolejnych latach:

2021 – 74%,	2028 – 65%,	2037 – 56%,
2022 – 73%,	2029 – 64%,	2038 – 55%,
2023 – 72%,	2030 – 63%,	2039 – 54%,
2024 – 71%,	2031 – 62%,	2040 – 53%,
2025 – 70%,	2032 – 61%,	2041 – 52%,
2026 – 69%,	2033 – 60%,	2042 – 51%,
2027 – 68%,	2034 – 59%,	2043 – 50%.”
2026 – 67%,	2035 – 58%,	
2027 – 66%,	2036 – 57%,	

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
[...]

46a) 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;”

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU (USTAWA OD PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH)

„1. Nie uważa się za koszty uzyskania przychodów:
[...]

46a) 25% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania samochodu osobowego, innego niż określony w pkt 46 **oraz samochodu osobowego będącego pojazdem elektrycznym w rozumieniu art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)**, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;”

46b) 15% poniesionych wydatków, z zastrzeżeniem pkt 36, z tytułu kosztów używania **samochodu osobowego będącego pojazdem hybrydowym w rozumieniu art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124)** o zasięgu co najmniej 80 km przy użyciu wyłącznie napędu elektrycznego, innego niż określony w pkt 46, na potrzeby prowadzonej przez podatnika działalności gospodarczej - jeżeli samochód osobowy jest wykorzystywany również do celów niezwiązanych z działalnością gospodarczą prowadzoną przez podatnika;”

Brzmienie legislacyjne:

4) po art. 147 wprowadza się art. 147a:

„Wysokość współczynnika kwoty podatku naliczonego w stosunku do kwoty podatku, o której mowa w art. 86a ust. 1 wynosi w kolejnych latach:

2021 - 22,5%,
2022 - 20%,
2023 - 17,5%,
2024 - 15%,
2025 - 12,5%,
2026 - 10%,
2027 - 7,5%,
2028 - 5%,
2029 - 2,5%,
2030 - 0%”.

14. Ulga PIT dla osób fizycznych na inwestycję w prywatną ładowarkę normalnej mocy

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

Brak

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

Art. 26j

„1. Podatnik będący właścicielem lub współwłaścicielem budynku mieszkalnego jednorodzinnego ma prawo odliczyć od podstawy obliczenia podatku, ustalonej zgodnie z art. 26 ust. 1 lub art. 30c ust. 2, wydatki poniesione w roku podatkowym na materiały budowlane, urządzenia i usługi, związane z realizacją przedsięwzięcia instalacji punktu ładowania o normalnej mocy, o którym mowa w art. 2 pkt 18 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), które zostanie zakończone w okresie 3 kolejnych lat, licząc od końca roku podatkowego, w którym poniesiono pierwszy wydatek.

2. Kwota odliczenia nie może przekroczyć 10.000,00 zł w odniesieniu do wszystkich realizowanych przedsięwzięć polegających na instalacji punktu ładowania o normalnej mocy w poszczególnych budynkach, których podatnik jest właścicielem lub współwłaścicielem.

3. Wysokość wydatków ustala się na podstawie faktur wystawionych przez podatnika podatku od towarów i usług niekorzystającego ze zwolnienia od tego podatku.

4. Jeżeli poniesione wydatki były opodatkowane podatkiem od towarów i usług, za kwotę wydatku uważa się wydatek wraz z podatkiem od towarów i usług, o ile podatek ten nie został odliczony na podstawie ustawy o podatku od towarów i usług.

5. Odliczeniu nie podlegają wydatki w części, w jakiej zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów, odliczone od przychodu na podstawie ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym lub uwzględnione przez podatnika w związku z korzystaniem z ulg podatkowych w rozumieniu Ordynacji podatkowej.

6. Odliczenia dokonuje się w zeznaniu za rok podatkowy, w którym poniesiono wydatki.

7. Kwota odliczenia nieznajdująca pokrycia w rocznym dochodzie podatnika podlega odliczeniu w kolejnych latach, nie dłużej jednak niż przez 6 lat, licząc od końca roku podatkowego, w którym poniesiono pierwszy wydatek.

8. Podatnik, który po roku, w którym dokonał odliczeń, otrzymał zwrot odliczonych wydatków na realizację przedsięwzięcia instalacji punktu ładowania o normalnej mocy, o którym mowa w art. 2 pkt 18 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), jest obowiązany doliczyć odpowiednio kwoty poprzednio odliczone do dochodu za rok podatkowy, w którym otrzymał ten zwrot.

9. W przypadku niezrealizowania przedsięwzięcia instalacji punktu ładowania o normalnej mocy, o którym mowa w art. 2 pkt 18 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) w terminie, o którym mowa w ust. 1, podatnik dolicza kwoty poprzednio odliczone do dochodu za rok podatkowy, w którym upłynął ten termin.”

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2019 r. poz.1387) wprowadza się następujące zmiany:

1) Po art. 26i dodaje się art. 26j:

„1. Podatnik będący właścicielem lub współwłaścicielem budynku mieszkalnego jednorodzinnego ma prawo odliczyć od podstawy obliczenia podatku, ustalonej zgodnie z art. 26 ust. 1 lub art. 30c ust. 2, wydatki poniesione w roku podatkowym na materiały budowlane, urządzenia i usługi, związane z realizacją przedsięwzięcia instalacji punktu ładowania o normalnej mocy, o którym mowa w art. 2 pkt 18 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), które zostanie zakończone w okresie 3 kolejnych lat, licząc od końca roku podatkowego, w którym poniesiono pierwszy wydatek.

2. Kwota odliczenia nie może przekroczyć 10.000,00 zł w odniesieniu do wszystkich realizowanych przedsięwzięć polegających na instalacji punktu ładowania o normalnej mocy w poszczególnych budynkach, których podatnik jest właścicielem lub współwłaścicielem.

3. Wysokość wydatków ustala się na podstawie faktur wystawionych przez podatnika podatku od towarów i usług niekorzystającego ze zwolnienia od tego podatku.

4. Jeżeli poniesione wydatki były opodatkowane podatkiem od towarów i usług, za kwotę wydatku uważa się wydatek wraz z podatkiem od towarów i usług, o ile podatek ten nie został odliczony na podstawie ustawy o podatku od towarów i usług.

5. Odliczeniu nie podlegają wydatki w części, w jakiej zostały zaliczone do kosztów uzyskania przychodów, odliczone od przychodu na podstawie ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym lub uwzględnione przez podatnika w związku z korzystaniem z ulg podatkowych w rozumieniu Ordynacji podatkowej.

6. Odliczenia dokonuje się w zeznaniu za rok podatkowy, w którym poniesiono wydatki.

7. Kwota odliczenia nieznajdująca pokrycia w rocznym dochodzie podatnika podlega odliczeniu w kolejnych latach, nie dłużej jednak niż przez 6 lat, licząc od końca roku podatkowego, w którym poniesiono pierwszy wydatek.

8. Podatnik, który po roku, w którym dokonał odliczeń, otrzymał zwrot odliczonych wydatków na realizację przedsięwzięcia instalacji punktu ładowania o normalnej mocy, o którym mowa w art. 2 pkt 18 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124), jest obowiązany doliczyć odpowiednio kwoty poprzednio odliczone do dochodu za rok podatkowy, w którym otrzymał ten zwrot.

9. W przypadku niezrealizowania przedsięwzięcia instalacji punktu ładowania o normalnej mocy, o którym mowa w art. 2 pkt 18 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124) w terminie, o którym mowa w ust. 1, podatnik dolicza kwoty poprzednio odliczone do dochodu za rok podatkowy, w którym upłynął ten termin.”

15. Wprowadzenie wymogu dostosowania instalacji elektrycznej do montażu ładowarek normalnej mocy na parkingach i w garażach podziemnych

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

Aktualnie art. 12 ust. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych posiada następujące brzmienie:

„1. Budynki użyteczności publicznej oraz budynki mieszkalne wielorodzinne, usytuowane w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, oraz związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe, projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.”

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

Postanowienie art. 12 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych należałoby w rozszerzyć o dodatkowe przepisy:

„1. Budynki użyteczności publicznej oraz budynki mieszkalne wielorodzinne, usytuowane w gminach, o których mowa w art. 60 ust. 1, oraz związane z nimi wewnętrzne i zewnętrzne stanowiska postojowe, projektuje się i buduje, zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

1a. Budynki mieszkalne wielorodzinne, z którymi związanych jest co najmniej 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych, w momencie uzyskania pozwolenia na użytkowanie zapewniają przystosowanie wszystkich miejsc postojowych, w szczególności z wykorzystaniem kanalizacji kablowej lub kabli zainstalowanych w kanale technologicznym, do zainstalowania na późniejszym etapie punktów ładowania oraz zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

1b. W przypadku wykonywania remontu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej budynku mieszkalnego wielorodzinnego z którym związane jest co najmniej 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych należy przystosować wszystkie miejsca postojowe, w szczególności z wykorzystaniem kanalizacji kablowej lub kabli zainstalowanych w kanale technologicznym, do zainstalowania na późniejszym etapie punktów ładowania oraz zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

1c. Postanowienie ust. 1b znajduje zastosowanie również w przypadku realizacji przedsięwzięcia termomodernizacyjnego w rozumieniu ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. z 2020 r. poz. 22).

1d. Budynki użyteczności publicznej, z którymi związane jest co najmniej 20 wewnętrznych i zewnętrznych stanowisk postojowych, posiadają łącznie taką liczbę ogólnodostępnych stacji ładowania, iż dostępne są one dla co najmniej 30% ogólnej liczby stanowisk postojowych.

1e. Budynki użyteczności publicznej, z którymi związanych jest co najmniej 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych, w momencie uzyskania pozwolenia na użytkowanie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania oraz przystosowanie co najmniej jednej piątej miejsc postojowych, w szczególności z wykorzystaniem kanalizacji kablowej lub kabli zainstalowanych w kanale technologicznym, do zainstalowania na późniejszym etapie punktów ładowania.

1f. W przypadku wykonywania remontu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej budynku użyteczności publicznej z którym związane jest co najmniej 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych należy zapewnić instalację co najmniej jednego punktu ładowania oraz przystosowanie jednej piątej miejsc postojowych, w szczególności z wykorzystaniem kanalizacji kablowej lub kabli zainstalowanych w kanale technologicznym, do zainstalowania na późniejszym etapie punktów ładowania oraz zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

1g. Postanowienie ust. 1f znajduje zastosowanie również w przypadku realizacji przedsięwzięcia termomodernizacyjnego w rozumieniu ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów.”.

Dodatkowo, należy wprowadzić odpowiedni przepis przejściowy dla rozwiązania przewidzianego w art. 12 ust. 1d w postaci art. 85b:

„Wysokość współczynnika, o którym mowa w art. 12 ust. 1d wynosi w kolejnych latach:

- 2026 – 5%,
- 2027 – 10%,
- 2028 – 15%,
- 2029 – 20%,
- 2030 – 25%,
- 2031 – 30%.”.

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 12 po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1b:

„1a. Budynki mieszkalne wielorodzinne, z którymi związanych jest co najmniej 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych, w momencie uzyskania pozwolenia na użytkowanie zapewniają przystosowanie wszystkich miejsc postojowych, w szczególności z wykorzystaniem kanalizacji kablowej lub kabli zainstalowanych w kanale technologicznym, do zainstalowania na późniejszym etapie punktów ładowania oraz zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

1b. W przypadku wykonywania remontu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej budynku mieszkalnego wielorodzinnego z którym związane jest co najmniej 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych należy przystosować wszystkie miejsca postojowe, w szczególności z wykorzystaniem kanalizacji kablowej lub kabli zainstalowanych w kanale technologicznym, do zainstalowania na późniejszym etapie punktów ładowania.

1c. Postanowienie ust. 1b znajduje zastosowanie również w przypadku realizacji przedsięwzięcia termomodernizacyjnego w rozumieniu ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów (Dz. U. z 2020 r. poz. 22).

1d. Budynki użyteczności publicznej, z którymi związane jest co najmniej 20 wewnętrznych i zewnętrznych stanowisk postojowych, posiadają łącznie taką liczbę ogólnodostępnych stacji ładowania, iż dostępne są one dla co najmniej 30% ogólnej liczby stanowisk postojowych.

1e. Budynki użyteczności publicznej, z którymi związanych jest co najmniej 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych, w momencie uzyskania pozwolenia na użytkowanie zapewniają instalację co najmniej jednego punktu ładowania oraz przystosowanie co najmniej jednej piątej miejsc postojowych, w szczególności z wykorzystaniem kanalizacji kablowej lub kabli zainstalowanych w kanale technologicznym, do zainstalowania na późniejszym etapie punktów ładowania.

1f. W przypadku wykonywania remontu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej budynku użyteczności publicznej z którym związane jest co najmniej 10 wewnętrznych lub zewnętrznych stanowisk postojowych należy zapewnić instalację co najmniej jednego punktu ładowania oraz przystosowanie jednej piątej miejsc postojowych, w szczególności z wykorzystaniem kanalizacji kablowej lub kabli zainstalowanych w kanale technologicznym, do zainstalowania na późniejszym etapie punktów ładowania oraz zapewniając moc przyłączeniową pozwalającą wyposażyć te stanowiska w punkty ładowania o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

1g. Postanowienie ust. 1f znajduje zastosowanie również w przypadku realizacji przedsięwzięcia termomodernizacyjnego w rozumieniu ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o wspieraniu termomodernizacji i remontów”.

2) po art. 85a dodaje się art. 85b:

„Wysokość współczynnika, o którym mowa w art. 12 ust. 1d wynosi w kolejnych latach:

2026 - 5%,
2027 - 10%,
2028 - 15%,
2029 - 20%,
2030 - 25%,
2031 - 30%.”.

16. Dedykowana taryfa dla stacji ładowania o dużej mocy

Propozycje zmian przepisów:

→ STARE BRZMIENIE PRZEPISU

Postanowienia art. 46 ust. 3 i 4 ustawy Prawo energetyczne przewidują:

„3. Minister właściwy do spraw energii, po zasięgnięciu opinii Prezesa URE, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady kształtowania i kalkulacji taryf dla energii elektrycznej oraz szczególne zasady rozliczeń w obrocie energią elektryczną, biorąc pod uwagę: politykę energetyczną państwa, zapewnienie pokrycia uzasadnionych kosztów przedsiębiorstw energetycznych, w tym kosztów ich rozwoju, ochronę interesów odbiorców przed nieuzasadnionym poziomem cen i opłat, poprawę efektywności dostarczania i wykorzystywania energii elektrycznej, równoprawne traktowanie odbiorców, eliminowanie subsydiowania skrośnego, przejrzystość cen i stawek opłat oraz potrzebę rozwoju drogowego elektrycznego transportu publicznego.

4. Rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, powinno określać w szczególności:

- 1) kryteria podziału odbiorców na grupy taryfowe;
- 2) podział podmiotów przyłączanych na grupy przyłączeniowe;
- 3) szczególne zasady ustalania opłat za przyłączenie do sieci, w tym sposób kalkulowania stawek opłat za przyłączenie;
- 4) rodzaje cen i stawek opłat dla każdej koncesjonowanej działalności gospodarczej oraz sposób ich kalkulowania;
- 5) sposób uwzględniania w taryfach:
 - a) kosztów uzyskania i przedstawienia do umorzenia świadectw pochodzenia,
 - b) (uchylona),
 - c) rekompensat, o których mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 714/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie warunków dostępu do sieci w odniesieniu do transgranicznej wymiany energii elektrycznej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1228/2003,
 - d) kosztów, o których mowa w art. 45 ust. 1a;
- 6) sposób uwzględniania w taryfach poprawy efektywności i zmiany warunków wykonywanej działalności przez przedsiębiorstwa energetyczne;
- 7) sposób prowadzenia rozliczeń z odbiorcami oraz między przedsiębiorstwami energetycznymi, w tym w zakresie określonym w art. 45 ust. 1a;
- 8) sposób ustalania bonifikat za niedotrzymanie parametrów jakościowych energii elektrycznej i standardów jakościowych obsługi odbiorców;
- 9) sposób ustalania opłat za ponadumowny pobór energii biernej i przekroczenia mocy;
- 10) sposób ustalania opłat za nielegalny pobór energii elektrycznej;
- 11) zakres usług wykonywanych na dodatkowe zlecenie odbiorcy i sposób ustalania opłat za te usługi.”.

→ NOWE BRZMIENIE PRZEPISU

Postanowienia art. 46 ust. 3 i 4 ustawy Prawo energetyczne powinny zostać uzupełnione o ust. 4a i 4b:

„3. Minister właściwy do spraw energii, po zasięgnięciu opinii Prezesa URE, określi, w drodze rozporządzenia, szczególne zasady kształtowania i kalkulacji taryf dla energii elektrycznej oraz szczególne zasady rozliczeń w obrocie energią elektryczną, biorąc pod uwagę: politykę energetyczną państwa, zapewnienie pokrycia uzasadnionych kosztów przedsiębiorstw energetycznych, w tym kosztów ich rozwoju, ochronę interesów odbiorców przed nieuzasadnionym poziomem cen i opłat, poprawę efektywności dostarczania i wykorzystywania energii elektrycznej, równoprawne traktowanie odbiorców, eliminowanie subsydiowania skrośnego, przejrzystość cen i stawek opłat oraz potrzebę rozwoju drogowego elektrycznego transportu publicznego.

4. Rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, powinno określać w szczególności:

- 1) kryteria podziału odbiorców na grupy taryfowe;
- 2) podział podmiotów przyłączanych na grupy przyłączeniowe;
- 3) szczególne zasady ustalania opłat za przyłączenie do sieci, w tym sposób kalkulowania stawek opłat za przyłączenie;
- 4) rodzaje cen i stawek opłat dla każdej koncesjonowanej działalności gospodarczej oraz sposób ich kalkulowania;
- 5) sposób uwzględniania w taryfach:
 - a) kosztów uzyskania i przedstawienia do umorzenia świadectw pochodzenia,
 - b) (uchylona),
 - c) rekompensat, o których mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 714/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie warunków dostępu do sieci w odniesieniu do transgranicznej wymiany energii elektrycznej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1228/2003,
 - d) kosztów, o których mowa w art. 45 ust. 1a;
- 6) sposób uwzględniania w taryfach poprawy efektywności i zmiany warunków wykonywanej działalności przez przedsiębiorstwa energetyczne;
- 7) sposób prowadzenia rozliczeń z odbiorcami oraz między przedsiębiorstwami energetycznymi, w tym w zakresie określonym w art. 45 ust. 1a;
- 8) sposób ustalania bonifikat za niedotrzymanie parametrów jakościowych energii elektrycznej i standardów jakościowych obsługi odbiorców;
- 9) sposób ustalania opłat za ponadumowny pobór energii biernej i przekroczenia mocy;
- 10) sposób ustalania opłat za nielegalny pobór energii elektrycznej;
- 11) zakres usług wykonywanych na dodatkowe zlecenie odbiorcy i sposób ustalania opłat za te usługi.

4a. Rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, powinno określać utworzenie przez przedsiębiorstwa energetyczne odrębnej grupy taryfowej dla odbiorców przyłączonych do sieci, którzy wykorzystują energię wyłącznie na potrzeby ogólnodostępnej stacji ładowania w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

4b. W grupie taryfowej, o której mowa w ust. 4a, stosuje się składnik zmienny stawki sieciowej w wysokości trzykrotności składnika zmiennego stawki sieciowej oraz nie stosuje się składnika stałego stawki sieciowej.”.

Brzmienie legislacyjne:

W ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. z 2019 r. poz. 755 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 46 ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b:

„4a. Rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, powinno określać utworzenie przez przedsiębiorstwa energetyczne odrębnej grupy taryfowej dla odbiorców przyłączonych do sieci, którzy wykorzystują energię wyłącznie na potrzeby ogólnodostępnej stacji ładowania w rozumieniu ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

4b. W grupie taryfowej, o której mowa w ust. 4a, stosuje się składnik zmienny stawki sieciowej w wysokości trzykrotności składnika zmiennego stawki sieciowej oraz nie stosuje się składnika stałego stawki sieciowej.”.

