KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 08.06.2006
KOM(2006) 280 wersja ostateczna

Wniosek

DECYZJA RADY

upoważniająca Zjednoczone Królestwo do wprowadzenia szczególnego środka stanowiącego odstępstwo od art. 5 ust. 6 i art. 11 pkt A ust. 1 lit. b) dyrektywy 77/388/EWG w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Na mocy art. 27 ust. 1 szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku, Rada, stanowiąc jednogłośnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde z państw członkowskich do zastosowania szczególnych środków stanowiących odstępstwo od stosowania przepisów tej dyrektywy w celu uproszczenia procedury poboru podatków.

W piśmie, które wpłynęło do Sekretariatu Generalnego Komisji w dniu 7 kwietnia 2005 r., Zjednoczone Królestwo zwróciło się z wnioskiem o upoważnienie do zmiany istniejącego środka stanowiącego odstępstwo w zakresie obliczania podatku VAT należnego od wydatków na paliwo przeznaczone do samochodów używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej, które również są wykorzystywane w celach prywatnych. Zgodnie z art. 27 ust. 2 dyrektywy 77/388/EWG w dniu 26 października 2005 r. Komisja poinformowała listownie inne państwa członkowskie o wniosku złożonym przez Zjednoczone Królestwo. W piśmie z dnia 27 października 2005 r. Komisja zawiadomiła Zjednoczone Królestwo, że posiada wszystkie informacje, które uznaje za niezbędne w celu rozpatrzenia wniosku.

- **Kontekst ogólny**

Zjednoczone Królestwo uzyskało w 1986 r. upoważnienie do stosowania systemu ryczałtowego w obliczaniu należności podatku VAT w odniesieniu do wydatków na paliwo w prywatnym wykorzystaniu samochodów używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej (decyzja Rady 86/356/EWG).

W ramach tego systemu Zjednoczone Królestwo zezwalało na początkowe pełne odliczenie podatku VAT od zakupu paliwa do samochodów używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej. Następnie pobierano podatek VAT od paliwa zużytego w ramach prywatnego wykorzystania samochodu. Ogólna średnia cena paliwa zużytego w prywatnym wykorzystaniu samochodów używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej była obliczana na podstawie czynników makroekonomicznych, a następnie pobierana zgodnie ze skalą odpowiadającą pojemności silnika oraz rodzajowi paliwa stosowanego w pojeździe. Średnią cenę zmieniano co roku zależnie od zmian średnich kosztów paliwa.

System stanowił uproszczenie zarówno dla organów podatkowych, jak i dla podatników. Podatnicy byli między innymi zwolnieni z obowiązku prowadzenia szczegółowej ewidencji przejazdów. Równocześnie należy zauważyć, że system nie był obowiązkowy dla podatników, którzy mogli dobrowolnie korzystać z normalnych zasad VAT, prowadząc ewidencję.

Zjednoczone Królestwo planuje obecnie zmienić obowiązujący system. Podstawowe zasady miałyby pozostać takie same, z tym że w nowym systemie stosowany byłby „podatek progowy” uzależniony od poziomu emisji CO_2 danego pojazdu. Ponieważ

emisja CO_2 zależy bezpośrednio od zużycia paliwa, wyższa emisja CO_2 oznacza równocześnie wyższe zużycie paliwa, a zatem wyższą należność VAT za paliwo zużyte w prywatnym wykorzystaniu samochodu.

Komisja rozumie, że istniejący system umożliwiał Zjednoczonemu Królestwu przez wiele lat skuteczne uproszczenie systemu poboru podatku i że nowy system, który nadal będzie dobrowolny dla podatników, przyniesie podobne korzyści. Zjednoczone Królestwo wyjaśniło również, że uzależnienie wysokości podatku od większej liczby przedziałów określonych na podstawie emisji CO_2 umożliwi dokładniejsze ustalenie wysokości prywatnego zużycia niż istniejące przedziały określone na podstawie wielkości silnika i rodzaju paliwa.

Komisja uważa zatem, że właściwe jest przyznanie Zjednoczonemu Królestwu upoważnienia do stosowania zmienionego środka szczególnego.

W tym kontekście konieczne będzie uchylenie decyzji Rady 86/356/EWG. Jednakże w celu płynnego wprowadzenia nowego systemu, decyzja ta zostanie uchylona w dniu 30 kwietnia 2007 r., a w każdym razie nie później niż wejście w życie odpowiednich środków krajowych.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Decyzja Rady 86/356/EWG z dnia 21 lipca 1986 r. upoważniająca Zjednoczone Królestwo do stosowania środków ryczałtowych w odniesieniu do niepodlegającego odliczeniu podatku od wartości dodanej pobieranego od wydatków na paliwo do samochodów służbowych.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Nie dotyczy.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Nie dotyczy.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena wpływu**

Decyzja, której dotyczy wniosek, odnosi się do środków upraszczających pobór podatku VAT od paliwa w samochodach używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej w Zjednoczonym Królestwie i w związku z tym ma potencjalnie pozytywny wpływ gospodarczy.

Wpływ będzie w każdym razie ograniczony ze względu na wąski zakres odstępstwa.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Upoważnienie Zjednoczonego Królestwa do wprowadzenia odstępstwa od art. 5 ust. 6 i art. 11 pkt A ust. 1 lit. b) szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG w celu stosowania szczególnych środków określania wartości proporcjonalnej podatku VAT należnego w związku z wydatkami na paliwo wykorzystywane w celach prywatnych w samochodach używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej na podstawie wartości emisji CO_2.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 27 ust. 1 szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku.

- **Zasada pomocniczości**

Niniejszy wniosek wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty. Zasada pomocniczości nie ma zatem zastosowania.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Decyzja dotyczy upoważnienia przyznanego państwu członkowskiemu w odpowiedzi na jego własny wniosek i nie stanowi zobowiązania.

Biorąc pod uwagę ograniczony zakres odstępstwa, środek szczególny jest proporcjonalny do wyznaczonego celu.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: inne.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.

Zgodnie z art. 27 szóstej dyrektywy Rady 77/388/EWG w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych odstępstwo od wspólnych zasad dotyczących podatku od wartości dodanej jest możliwe jedynie po uzyskaniu upoważnienia Rady, stanowiącej jednogłośnie na wniosek Komisji. Decyzja Rady jest jedynym właściwym instrumentem, ponieważ może być skierowana do jednego państwa członkowskiego.

4) WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Uchylenie obowiązujących przepisów prawnych**

Przyjęcie niniejszego wniosku pociąga za sobą uchylenie istniejącego prawodawstwa.

- **Klauzula przeglądu/weryfikacji/wygaśnięcia**

Wniosek zawiera klauzulę wygaśnięcia.

Wniosek

DECYZJA RADY

upoważniająca Zjednoczone Królestwo do wprowadzenia szczególnego środka stanowiącego odstępstwo od art. 5 ust. 6 i art. 11 pkt A ust. 1 lit. b) dyrektywy 77/388/EWG w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając szóstą dyrektywę Rady 77/388/EWG z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do podatków obrotowych – wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru podatku[1], w szczególności jej art. 27 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji[2],

a także, mając na uwadze, co następuje:

(1) W piśmie, które wpłynęło do Sekretariatu Generalnego Komisji w dniu 7 kwietnia 2005 r., Zjednoczone Królestwo zwróciło się z wnioskiem o upoważnienie do odstępstwa od art. 5 ust. 6 oraz art. 11 pkt A ust. 1 lit. b) dyrektywy 77/388/EWG.

(2) Zgodnie z art. 27 ust. 2 dyrektywy 77/388/EWG w dniu 26 października 2005 r. Komisja poinformowała listownie inne państwa członkowskie o wniosku złożonym przez Zjednoczone Królestwo. W piśmie z dnia 27 października 2005 r. Komisja zawiadomiła Zjednoczone Królestwo, że posiada wszystkie informacje, które uznaje za niezbędne w celu rozpatrzenia wniosku.

(3) Zjednoczone Królestwo chce zmienić odstępstwo przyznane decyzją Rady 86/356/EWG z dnia 21 lipca 1986 r. upoważniającą Zjednoczone Królestwo do stosowania środków ryczałtowych w odniesieniu do niepodlegającego odliczeniu podatku od wartości dodanej pobieranego od wydatków na paliwo używane w samochodach służbowych[3], która upoważniała Zjednoczone Królestwo do stosowania szczególnych środków upraszczających w celu ryczałtowego obliczania wartości proporcjonalnej podatku od wartości dodanej (VAT) od paliwa przeznaczonego do samochodów używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej,

---

1 Dz.U. L 145 z 13.6.1977, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2006/18/WE (Dz.U. L 51 z 22.2.2006, str. 12).

2 Dz.U. C […] z […], str. […].

3 Dz.U. L 212 z 2.8.1986, str. 35.

wykorzystywanych również w celach prywatnych. Dzięki tej procedurze podatnicy nie są zobowiązani do prowadzenia szczegółowej ewidencji przejazdów w celu obliczenia dla każdego samochodu dokładnej kwoty podatku VAT dla zastosowań prywatnych i służbowych. Korzystanie przez podatników z nowego proponowanego systemu, podobnie jak w przypadku wcześniejszego systemu, będzie odbywało się na zasadzie dobrowolności.

(4) Obecny system opiera się na rodzaju paliwa i wielkości silnika samochodu. Zjednoczone Królestwo chce udoskonalić system i oprzeć go na poziomie emisji dwutlenku węgla (CO_2) dla danego samochodu, ponieważ istnieje proporcjonalna zależność między poziomem emisji a zużyciem paliwa, czyli wydatkami na paliwo. Oznacza to, że skala ryczałtowa oparta na emisji CO_2 mogłaby służyć temu samemu celowi opodatkowania wydatków na paliwo przeznaczone przez przedsiębiorstwo na cele prywatne. Zjednoczone Królestwo chce w ten sposób osiągnąć większą dokładność obliczania kosztów zużycia prywatnego przez zwiększenie liczby przedziałów w skali, a tym samym umożliwienie bardziej szczegółowego rozliczenia niż w istniejącym systemie.

(5) Istniejący system umożliwił Zjednoczonemu Królestwu uproszczenie procedury poboru podatku w odniesieniu do wydatków na paliwo do samochodów używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej, a proponowany system, oparty na emisji CO_2, przyniesie podobne korzyści. Nowy system będzie lepiej określał wielkość zużycia na cele prywatne.

(6) Upoważnienie powinno być ograniczone w czasie, tak aby w świetle zdobytych w określonym okresie doświadczeń można było ocenić, czy utrzymanie odstępstwa jest nadal uzasadnione.

(7) Należy uchylić decyzję 86/356 po pewnym czasie, ale nie później niż w momencie wejścia w życie krajowych przepisów wprowadzających nowy środek szczególny w celu uniknięcia równoczesnego istnienia dwóch upoważnień.

(8) Zjednoczone Królestwo powinno poinformować Komisję o krajowych przepisach wprowadzających nowy szczególny środek niezwłocznie po ich przyjęciu i dopilnować, aby nowy środek nie wszedł w życie przed dniem 30 kwietnia 2007 r.

(9) Odstępstwo nie ma negatywnego wpływu na dochody własne Wspólnoty pochodzące z podatku VAT,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W drodze odstępstwa od art. 5 ust. 6 i art. 11 pkt A ust. 1 lit. b) dyrektywy 77/388/EWG upoważnia się Zjednoczone Królestwo, w okresie od 1 maja 2007 r. do 31 grudnia 2015 r., do obliczania na zasadach ryczałtowych wartości podatku od wartości dodanej dotyczącego wydatków na paliwo wykorzystywane w celach prywatnych w samochodach używanych w prowadzeniu działalności gospodarczej.

Artykuł 2

Wartość proporcjonalną podatku, o której mowa w art. 1, wyraża się w wartościach stałych, ustalonych na podstawie poziomu emisji CO_2, odpowiadającego zużyciu paliwa, dla danego rodzaju pojazdu. Zjednoczone Królestwo dostosowuje corocznie wartości stałe w celu uwzględnienia zmian w średnich kosztach paliwa.

Artykuł 3

Korzystanie przez podatników z systemu ustanowionego na podstawie niniejszej decyzji odbywa się na zasadzie dobrowolności.

Artykuł 4

Uchyla się decyzję Rady 86/356 z dniem 30 kwietnia 2007 r.

Zjednoczone Królestwo poinformuje Komisję o krajowych przepisach, o których mowa w art. 1, niezwłocznie po ich przyjęciu.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

Sporządzono w Brukseli, dn. […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący