

# Sposób wyliczenia kwoty podatku akcyzowego na samochody osobowe sprowadzane z państw członkowskich Unii Europejskiej

Słowa kluczowe: podatek akcyzowy, akcyza, samochody osobowe

## 1. Wprowadzenie

Obywatele Polski często sprowadzają używane samochody osobowe z krajów sąsiednich. Uzasadnione jest to przede wszystkim względami ekonomicznymi. Samochody osobowe sprowadzane przykładowo z zachodniej granicy Polski są bardziej zadbane, mniej zużyte, posiadają bogatsze wyposażenie, a przede wszystkim są w bardziej atrakcyjniejszych cenach, niż pojazdy dostępne na polskim rynku. Przywóz takich samochodów kreuje jednocześnie powstanie obowiązku podatkowego w podatku akcyzowym. Istotną kwestią dla polskich podatników jest zatem znajomość zasad wynikających z przepisów ustawy o podatku akcyzowym<sup>1</sup>. W opracowaniu podjęta została próba przedstawienia i zbadania elementów konstrukcyjnych podatku akcyzowego w zakresie importu,

---

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. – o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2011 r., Nr 108, poz. 626, t.j. ze zm.), zwana dalej u.p.a.

nabycia wewnątrzspółnotowego i sprzedaży samochodu osobowego. Celem opracowania obok ustalenia powstania obowiązku podatkowego w przypadku czynności, których przedmiotem jest sprowadzenie samochodów osobowych jak i stawek akcyz, których zastosowanie umożliwia wyliczenie kwoty podatku akcyzowego jest również ustalenie podatkowych korzyści do podejmowania takich działań.

Podatek akcyzowy jest podatkiem obrotowym, pośrednim. W przypadku podatków obrotowych podstawą opodatkowania jest przychód i obrót. Pojęcie obrót jest wieloznaczne, przede wszystkim może oznaczać obrót dobrami pomiędzy dwoma podmiotami gospodarczymi, obrót finansowy jak również obrót prawny. Nie można podatków obrotowych łączyć wyłącznie z przychodami, ponieważ prowadzi to do poważnych wątpliwości. Przychód występuje także w innych rodzajach podatków majątkowych czy też przychodowych. Pośredniość tego podatku oznacza, iż podatek ten płacony nie jest bezpośrednio w urzędzie skarbowym lecz wówczas gdy nabywamy jakieś dobro lub usługę np. kupując benzynę, paczkę papierosów, napój alkoholowy czy pobierając energie ekлекtyczną oznacza to, iż wliczony jest w cenę danej usługi bądź rzeczy.

Podatek akcyzowy zwany akcyzą jest podatkiem państwowym, który w całości stanowi dochód Skarbu Państwa. Jest drugim pod względem wpływów źródłem dochodów podatkowych budżetu państwa, wyprzedza go podatek od towaru i usług.

Następną cechą podatku akcyzowego jest jednofazowość<sup>2</sup> zwana też inaczej jednokrotnością, tzn. że akcyza pobierana jest jednokrotnie, najczęściej w fazie produkcji bądź importu (art. 4 ust. 5 u.p.a.). Najczęściej jest płacona w pierwszej fazie obrotu

Jedną z cech podatku akcyzowego jest jego dogodność poboru. Aktualnie akcyza płacona jest najczęściej przez producentów, dystrybutorów wyrobów akcyzowych, importerów czy też nabywców wewnątrzspółnotowych, przykładem może tu być sprowadzenie samochodu osobowego z zagranicy. Należy pamiętać, że ostatni konsument który nabywa dany wyrób akcyzowy płaci akcyzę. Podatek akcyzowy jest podatkiem selektywnym, co oznacza, że akcyza nakładana jest tylko na daną grupę wyrobów akcyzowych, m.in. są to wyroby alkoholowe, wyroby energetyczne, wyroby tytoniowe, energia czy samochody osobowe.

---

2 R. Mastalski, *Prawo finansowe*, [w:] *Prawo finansowe*, R. Mastalski, E. Fojcik-Mastalska (red.), Warszawa 2011, s. 288.

Następną cechą jest taniość, akcyza jest stosunkowo tania w poborze. Głównie wynika to z tego, że ma on charakter jednofazowy co oznacza, że akcyza pobierana jest na jednym szczeblu obrotu. Niestety średnio można to odnieść do realiów Polskich, gdyż jego taniość jest ograniczana poprzez rygorystyczne przepisy proceduralne oraz podejście organów podatkowych. Poza, tym z reguły podatek akcyzowy nie podlega odliczeniu, wyjątkiem jest art. 21 u.p.a, w którego myśl istnieje możliwość do odliczenia akcyzy zapłaconej od surowca, a także produktów zużywanych do produkcji innych wyrobów akcyzowych.

## 2. Podstawa opodatkowania samochodów osobowych.

Zasady określania podstawy opodatkowania akcyzą w czynności, których przedmiotem są samochody osobowe reguluje art. 104 u.p.a. Zgodnie z tym artykułem ustawodawca wyróżnia trzy tytuły na podstawie, których powstaje obowiązek podatkowy. Pierwszy z nich został uregulowany w art. 104 ust. 1 pkt 1 tj. pierwsza sprzedaż samochodu na terytorium kraju. Drugi tytuł z nich zgodnie z art. 104 ust. 1 pkt 2 dotyczy nabycia wewnątrzspółnotowego samochodu osobowego oraz ostatni według art. 104 ust. 2 pkt 3 związana jest z importem danego pojazdu.

Ustawa o podatku akcyzowym ustala, co należy rozumieć przez pojęcie samochodu osobowego. W myśl art. 100 ust. 4 u.p.a samochody osobowe to pojazdy samochodowe i pozostałe pojazdy mechaniczne objęte pozycją CN 8703 przeznaczone zasadniczo do przewozu osób, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi z wyłączeniem pojazdów samochodowych i pozostałych pojazdów, które nie wymagają rejestracji zgodnie z przepisami o ruchu drogowym. Wyjątek stanowią samochody kolekcjonerskie, pomimo tego, iż służą do przewozu osób według ustawodawcy nie podlegają one akcyzie, tym samym posiadając kod CN 9705.

Podstawa opodatkowania w podatku akcyzowym jest powiązana ze stawkami podatkowymi. Te dwa elementy konstrukcyjne podatku są zróżnicowane w zależności od przedmiotu opodatkowania. Dla przykładu przy wyrobach energetycznych podstawą opodatkowania, jest ilość wraźona w kilogramach, litrach lub w wartości energetycznej, w zależności od rodzaju wyrobu. W przypadku energii elektrycznej podstawę

opodatkowania stanowi ilość w megawatogodzinach. Przy opodatkowaniu napojów alkoholowych takich jak wino, piwo, wódka, alkoholu etylowego podstawa opodatkowania określana jest w hektolitrach gotowego wyrobu<sup>3</sup>. W przypadku gdy opodatkowaniu podlegają samochody osobowe, ich podstawa opodatkowania jest zależna od kwoty należnej z tytułu sprzedaży pojazdu osobowego, kwoty jaką podatnik jest zobowiązany zapłacić za samochód, czy też wartości celnej samochodu osobowego powiększonej o należne cło.

Zasady określania podstawy opodatkowania akcyzą w przypadku czynności których przedmiotem są samochody osobowe szczegółowo reguluje artykuł 104 u.p.a. Rozróżnia się trzy tytuły na podstawie, których powstaje obowiązek podatkowy tj. w przypadku pierwszej sprzedaży na terytorium kraju, nabycia wewnątrzwspólnotowego czy importu<sup>4</sup>. Obecna ustawa o podatku akcyzowym dość szczegółowo określa i opisuje zasady określające podstawę opodatkowania. Ustawa z 2004 r. tylko ogólnie obrazowała regulacje dotyczące podstawy opodatkowania akcyzą, których przedmiotem są samochody osobowe.

Art. 104 ust. 1 pkt 1 u.p.a uregulował podstawę opodatkowania przy sprzedaży samochodu osobowego na terytorium kraju. Zgodnie z tym przepisem w przypadku wyprodukowanych na terenie Rzeczypospolitej Polski pojazdów osobowych, podstawą opodatkowania jest kwota należna z tytułu jej sprzedaży, przy czym należy pamiętać, iż trzeba ją pomniejszyć o kwotę podatku od towarów i usług oraz o kwotę akcyzy należnej od tego samochodu osobowego. Do wyliczenia podstawy opodatkowania przyjmujemy kwotę netto pomniejszona o kwotę podatku VAT, następnie w tak ustalonej podstawie zawarta będzie akcyza obliczana (metodą „w stu”) czego rezultatem jest to, że w cenie netto bez VAT w wysokości 100 jednostek, akcyza wg stawki 3,1% procenta, będzie wynosiła około trzech jednostek<sup>5</sup>. Obecna ustawa reguluje również kwestię samochodów osobowych typu ambulans, czego zabrakło w ustawie z 2004 roku. Art. 104 a u.p.a stanowi, że w przypadku tego typu samochodów do podstawy opodatkowania nie wliczana jest kwota stanowiąca wartość specjalistycznego wyposażenia medycznego.

---

3 R. Mastalski, *Prawo podatkowe*, Warszawa 2014, s. 581.

4 A. Jędruszczak, K. Urbaniak, *Podatek akcyzowy – komentarz i przykłady obliczeń*, Warszawa 2010, s. 229.

5 S. Parulski, *Akcyza – Komentarz*, Warszawa 2010, s. 715.

Podstawa opodatkowania w zakresie importu samochodu osobowego znalazła swoje źródło w treści art. 104 ust. 1 pkt 3 u.p.a. Określa on ogólną zasadę, iż podstawa opodatkowania w zakresie importu jest wartością celną samochodu powiększona o należne cło. Do tak ustalonej zasady podnoszone są następujące zastrzeżenia.

Po pierwsze jedno z zastrzeżeń dotyczy procedury uszlachetniania biernego. Procedura ta została wyjaśniona w art. 145 ust. 1 Wspólnotowego Kodeksu Cywilnego<sup>6</sup>. Jest gospodarczą procedurą celną, która pozwala na czasowy wywóz dóbr posiadających status wspólnotowy poza obszar celny Unii Europejskiej. Stosowana jest w celu poddania takich dóbr procesom uszlachetniania, a następnie ponownego ich przywozu i dopuszczenia do obrotu na terenie celnym wspólnoty towarów, które powstały w wyniku poddania ich wspomnianym wyżej procesie. Umożliwia ona przede wszystkim skorzystanie z niższych kosztów produkcji poza obszarem celnym Wspólnoty, jak również naprawę towarów np. w ramach gwarancji. Do procesów uszlachetniania zalicza się: obróbkę towarów, tj. montaż, składanie lub instalowanie ich w innych towarach, przetwarzanie towarów, naprawę towarów w tym ich odnawianie i porządkowanie. Dla przykładu można stwierdzić, iż wyżej wskazane dobro to samochód osobowy, który został wywieziony poza wspólnotowy obszar celny, w celu poddania go procedurze uszlachetniania, a kolejno powrotny przywóz tego samochodu i dopuszczenie go jako towaru kompensacyjnego czy też zamiennego do swobodnego obrotu. Takie zachowanie celowo zmierza do całkowitego bądź częściowego zwolnienia od cła. Według powyższego przykładu, można zauważyć obejście przepisów prawa, które polegają na takim sposobie ukształtowania treści czynności prawnej, iż z formalnego punktu widzenia jest ona zgodna z regulacjami prawnymi. Natomiast zmierza do celów, które są przez przepisy prawa zabronione.

W zakresie towarów, produktów, objętych procedurą uszlachetniania biernego podstawą opodatkowania jest różnica między wartością celną produktów kompensacyjnych lub zamiennych dopuszczonych do obrotu. Wartość towarów i produktów wywiezionych czasowo jest powiększona o należne cło. Gdy przedmiotem importu są towary czy produkty akcyzowe również o podatek akcyzowy. Przeważnie przedstawia się to wzorem<sup>7</sup>:

6 Dz.Urz. WE L 302 z 19 października 1992 r. ze zm.

7 D. Kosacka-Łędzewicz, B. Olszewski, *Transakcje wewnątrzspółnotowe eksport, import*, Warszawa 2011, s. 210.

$$P = (K - T) + C + A + Z$$

P to podstawa opodatkowania VAT,

T to wartość towarów wywiezionych czasowo,

K to wartość produktów kompensacyjnych lub zmiennych dopuszczonych do obrotu,

C to cło,

A to podatek akcyzowy (jedynie w przypadku towarów akcyzowych),

Z to elementy zwiększające wartość celną.

Drugie z zastrzeżeń dotyczy procedury związanej z odprawą czasową i z częściowym zwolnieniem od należność celnych przywozowych. Procedura ta jest często stosowana przez podmioty gospodarcze, uczestniczące w obrocie towarowym z zagranicą. Korzystają z niej również osoby prywatne, dokonujące czasowego przywozu towaru przeznaczonego do użytku osobistego. Za pomocą tej procedury możliwy jest czasowy przewóz towarów niekrajowych z całkowitym lub częściowym zwolnieniem od cła. Polegającej na wykorzystaniu na terenie celnym UE towaru nie wspólnotowego, przeznaczonego do powrotnego wywozu bez dokonywania jakichkolwiek zmian na tym towarze, z wyjątkiem wynikającego ze zużycia obniżenia jego wartości. Często spotykanym przykładem jest wjazd na teren celny Wspólnoty przez turystę samochodem osobowym zarejestrowanym w państwie trzecim. Pojazd w tej sytuacji objęty jest właśnie tą procedurą. Organy celne wyznaczają termin w którym dany towar musi zostać powrotnie wywieziony lub otrzymać nowe przeznaczenie celne. Maksymalnym okresem poprzez jaki towary mogą zostać objęte tą procedurą wynosi 24 miesiące. W szczególnych sytuacjach organ na wniosek zainteresowanej osoby może przedłużyć termin w celu umożliwienia dopuszczonego wykorzystania towaru<sup>8</sup>. Przez szczególne sytuacje należy rozumieć każde wydarzenie, w wyniku którego dany towar musi być używany przed dłuższym czasem dla wypełnienia celów operacji czasowej.

Dyskusyjne w tym przypadku jest to, iż właściciel może celowo zmniejszać do objęcia swojego towaru np. samochodu osobowego procedurą czasową i osiągnięcia maksymalnego okresu mając na celu uniknięcie zapłaty cła, bądź mniejszej jego zapłaty. Należy zaznaczyć iż, w skutek upływu czasu towar taki jak samochód osobowy znacznie traci na wartości poprzez co należne cło od danego pojazdu będzie mniejsze.

<sup>8</sup> K. Lasiński-Sulecki, W. Morawski, M. Śpiewak, *Prawo celne*, Kraków 2008, s. 153.

Procedura odprawy czasowej z częściowym zwolnieniem od cła stosowana jest tylko do podmiotu, mającego siedzibę lub miejsce zamieszkania za granicą, a towary nie podlegają odprawie czasowej z całkowitym zwolnieniem od cła. Z tej formy nie korzystają towary zużywające się, z wyjątkiem samochodów osobowych oraz towarów mogących spowodować uszczerbek dla polskiej gospodarki<sup>9</sup>.

Cechą tej procedury jest to, iż przy jej zastosowaniu powstaje powinność zapłacenia cła w wysokości 3% za każdy miesiąc jej trwania.

W sytuacji objęcia samochodu osobowego wyżej wskazaną procedurą, podstawą opodatkowania zgodnie z art. 104 ust. 1 pkt 3 u.p.a jest wartość celna powiększona o cło, które byłoby należne, w przypadku gdy samochód ten był objęty procedurą dopuszczenia do obrotu. Natomiast do towarów akcyzowych, które są objęte procedurą dopuszczenia do obrotu, gdy chodzi o towary akcyzowe wartość tę podwyższa się, także o podatek akcyzowy. Zazwyczaj obliczany według podanego wzoru:

$$P = (K - T) + C + A + Z$$

P to podstawa opodatkowania VAT,

W to wartość celna towarów objętych procedurą odprawy czasowej z częściowym zwolnieniem od cła lub procedurą przetwarzania pod kontrolą celną,

C to cło, które byłoby należne, gdyby towary zostały objęte procedurą dopuszczenia do obrotu,

A to podatek akcyzowy, tylko i wyłącznie w przypadku towarów akcyzowych,

Z to elementy zwiększające wartość celną<sup>10</sup>.

Ostatnie z trzech zastrzeżenie odnosi się do procedury przetwarzania pod kontrolą celną. Jest to również procedura gospodarcza, a także procedura zawieszająca. Procedura ta realizowana jest na całym polskim, wspólnotowym obszarze celnym, również w momencie, gdy towary znajdują się w składzie celnym, wolnościowym czy wolnym obszarze celnym<sup>11</sup>. Za pomocą wyżej wskazanej procedury możliwe jest użycie towarów, przewóz towarów np. samochody osobowe niekrajowe tj. nie wspólnotowe na polskim obszarze celnym w procesach, bez pobierania należności

9 A. Drwiłło, *Procedury celne w świetle przepisów kodeksu celnego*, Sopot 1999, s. 133.

10 D. Kosacka-Łędzewicz, B. Olszewski, *Transakcje...*, s. 210.

11 A. Kuś, *Prawo celne*, Bydgoszcz-Lubin, 2004, s. 263.

przewozowych, poddanie towaru (np. samochód osobowy) zmieniającym jego rodzaj lub stan, a kolejnie dopuszczenie go do swobodnego obrotu na obszarze UE.

W takiej sytuacji podstawa opodatkowania jest tak sama jak w przypadku procedury odprawy czasowej z częściowym zwolnieniem od należności celnych przywozowych. Podstawą opodatkowania to wartość celna powiększona o cło, które byłby należne, gdyby samochód ten był objęty procedurą dopuszczenia do obrotu.

Trzeba zauważyć, iż przy wyliczeniu podstawy opodatkowania w sytuacji importu do wartości celnej, stanowiącą podstawę opodatkowania powinny być doliczone koszty transportów, ubezpieczenia i prowizji, pod warunkiem, że nie zostały do tej wartości wliczone, a zostały już wcześniej poniesione do pierwszego miejsca przeznaczenia na terytorium kraju o czym stanowi art. 104 ust. 1 pkt 4. Pisząc o pierwszym miejscu przeznaczenia na terytorium kraju mam na myśli miejsce, które jest wymienione w dokumencie przewozowym czy też innym dokumencie, na podstawie którego samochód jest importowany. Pierwszego miejsca przeznaczenia na terytorium kraju nie da się utożsamić z pierwszym miejscem docelowym, co potwierdził w swoim uzasadnieniu WSA w wyrok I SA/Lu 507/09 z dnia 28 października 2009 r<sup>12</sup>.

W myśl artykułu 104 ust. 1 pkt 6 u.p.a podstawą opodatkowania z tytułu nabycia wewnątrzspółnotowego samochodu osobowego dopuszczonego wcześniej do obrotu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej zgodnie z przepisami celnymi, ale niezarejestrowanego na terytorium innego państwa członkowskiego jest wartość (art. 104 ust. 1 pkt 3), z uwzględnieniem prowizji, kosztów transportu i ubezpieczenia, pod warunkiem, iż nie zostały one uwzględnione w cenie, ale zostały już poniesione do miejsca, w którym nastąpiło objęcie towarów procedurą celną. Równa to się z tym, iż w przypadku nabycia samochodu osobowego który był niezarejestrowany na terytorium kraju na podstawie przepisów o ruchu drogowym „jest to kwota jaką podatnik był zobowiązany zapłacić za dany pojazd. Z drugiej strony w sytuacji, gdy obowiązek podatkowy z tytułu nabycia wewnątrzspółnotowego samochodu niezarejestrowanego wcześniej na obszarze kraju, na podstawie przepisów o ruchu drogowym, to obowiązek ten powstaje z dniem złożenia wniosku

---

<sup>12</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 28 października 2009 r., I SA/Lu 507/09, Lex 541984.

o rejestrację pojazdu przez osobę, która nie jest właścicielem samochodu osobowego. Podstawą opodatkowania wówczas jest średnia wartość rynkowa pojazdu pomniejszona o kwotę podatku VAT oraz o kwotę akcyzy.

Ustawa o podatku akcyzowym, która obowiązywała wcześniej określała dość szczegółowo kwestie, które związane z podstawą opodatkowania w przypadku nabycia wewnątrzspółnotowego samochodów osobowych (art 82. ust. 3 ustawy o podatku akcyzowym z dnia 23 stycznia 2004 r.). Zgodnie z podanym artykułem, podstawą opodatkowania w sytuacji nabycia samochodu osobowego, który był niezarejestrowany na terenie kraju, była kwota jaką podmiot nabywający pojazd był obowiązany zapłaci. Najczęściej była to suma wskazana w fakturach czy w umowach sprzedaży.

Treści tego artykułu nie była precyzyjna i właściwa jej interpretacja stanowiła dużą trudność dla odbiorcy. Istotnym problem stanowiło ustalenie podstawy opodatkowania z tytułu nabycia wewnątrzspółnotowego pojazdu, który był dopuszczony wcześniej do obrotu w innym państwie członkowskim, na podstawie przepisów celnych, ale niezarejestrowanego na terytorium innego państwa członkowskiego. Poprzednia ustawa o podatku akcyzowym nie regulowała takiej sytuacji. Obecnie jest ona unormowana w art. 104 ust. 6 u.p.a. Zgodnie z tym przepisem, gdy podatnik kupi samochód osobowy, który znajduje się poza obszarem celnym Unii Europejskiej i zgłosi do procedury dopuszczenia do obrotu np. w Niemczech, to podstawą opodatkowania będzie wartość celna towaru tzn. wartość samochodu osobowego, która wynika z faktur, rachunków itd. powiększoną o kwotę transportu, prowizję i ubezpieczenia poniesione do miejsca odprawy w Niemczech powiększoną o należne cło zapłacone w przykładowych Niemczech.

Istotny jest fakt, iż w przypadku zakupu samochodu osobowego typu ambulans przy wyliczeniu podstawy opodatkowania nie wlicza się kwoty stanowiącej wartość specjalistycznego wyposażenia, sprzętu medycznego.

Jak już wspomniałem mogą zaistnieć sytuację, w których ustala się podstawę opodatkowania w oparciu o średnią wartość rynkową. W doktrynie wyróżnia się pięć sytuacji w których metoda ta będzie miała zastosowanie:

1. gdy nie można ustalić kwoty należnej z tytułu sprzedaży samochodu osobowego na obszarze państwa.
2. zaistniała sytuacja w której nie można ustalić kwoty jaką podatnik był zobowiązany zapłacić za samochód osobowy w przypadku nabycia wewnątrzspółnotowego.

3. wysokość podstawy opodatkowania z tytułu nabycia wewnątrzspółnotowego, bez uzasadnionego powodu znacznie odbiega od średniej wartości rynkowej tego samochodu osobowego.
4. wysokość podstawy opodatkowania w sytuacji pierwszej sprzedaży na obszarze państwa, bez uzasadnionej przyczyny znacznie obiega od średniej wartości rynkowej tego pojazdu.
5. wysokość podstawy w kolejnej sprzedaży na terytorium państwa samochodu osobowego niezarejestrowanego na terytorium państwa, następująca po pierwszej sprzedaży, o której stanowi art. 100 ust. 1 pkt 3, jeżeli wcześniej podatek akcyzowy nie został zapłacony w należnej wysokości, a w wyniku kontroli podatkowej, postępowania podatkowego czy też postępowania kontrolnego nie ustalono, iż podatek ten został zapłacony, bez uzasadnionej przyczyny odbiega od średniej wartości rynkowej tego pojazdu<sup>13</sup>.

W sytuacjach z pkt 3, pkt 4 i pkt 5 ważne jest, że podmiot zobowiązany do zapłaty podatku na wezwanie organu kontroli skarbowej czy też właściwego organu podatkowego ma prawo do udokumentowania i podania przyczyn, które stanowią o podaniu wysokości znacznie odbiegającej od średniej wartości rynkowej danego samochodu osobowego. Jednym z ważniejszych przypadków ustalania właściwej podstawy prawnej w oparciu o średnią wartość rynkową pojazdu osobowego jest sytuacja darowizny, ponieważ zgodnie z przepisami prawnym darowiznę traktuje się jako sprzedaż.

W przypadkach, które zostały wymienione wyżej tj. pkt 1, pkt 2, pkt 3, pkt 4, i pkt 5, podstawą opodatkowania jest średnia wartość rynkowa samochodu osobowego, na rynku krajowym, która jest pomniejszona o kwotę podatku VAT i kwotę akcyzy. Za średnią wartość rynkową samochodu osobowego, zgodnie z art. 104 ust. 1 pkt 9, przyjmowana jest wartość, która ustalona jest na podstawie notowań na danym rynku krajowym, w dniu powstania obowiązku podatkowego. Przez pojęcie notowań rozumie się średnią cenę samochodu osobowego o tej samej marce, tym samym modelu, wyposażeniu, roczniku, podobnym stanie technicznym, który jest zarejestrowany w państwie, co nabyty na terytorium kraju czy też nabyty wewnątrzspółnotowo samochód osobowy.

Uregulowanie to zostało wprowadzone przez ustawodawcę w konsekwencji wyroku Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich

---

<sup>13</sup> M. Kałka, U. Ksieniewicz, *Komentarz podatek akcyzowy*, Wrocław 2011, s. 535 i 536.

z dnia 18 stycznia 2007 roku. Sprawa C – 313/05<sup>14</sup> w przedmiocie podatku akcyzowego, który został nałożony na Macieja Brzezińskiego w związku z nabyciem w Niemczech używanego samochodu osobowego celem jego przywiezienia do Polski. Spór dotyczył zwrotu zapłaty podatku akcyzowego, który według M. Brzezińskiego został niesłusznie pobrany w kwocie 855 zł, podnosząc, iż pobór tego podatku jest sprzeczny z art. 23, 25 i 90 WE. Postępowanie było skierowane przeciwko Dyrektorowi Izby Celnej w Warszawie. W uzasadnieniu tego wyroku stwierdzono, że przy wyliczeniu kwoty podatku należy brać pod uwagę wartość rynkowa danego samochodu osobowego. Z tegoż względu ustawodawca uznał, że dana sprawa jest przesłanką do zmiany przepisów regulujących zagadnienie podstawy opodatkowania podatku akcyzowego od samochodów osobowych, które są niezarejestrowane na terytorium państwa zgodnie z przepisami prawnymi o ruchu drogowym, nabytych wewnątrzspółnotowo. Z powodu tego przyjęto, iż najbardziej sprawiedliwym sposobem, który pomoże ustalić kwotę podstawy opodatkowania podatkiem akcyzowym będzie odniesienie się do średniej wartości rynkowej danego pojazdu w danym miesiącu.

Ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie tych uregulowań z powodu powszechnego zaniżania przez podatników tzn. nowych właścicieli samochodów osobowych podstawy opodatkowania tj. wartości samochodów osobowych, które są sprowadzane z innych państw członkowskich czy też sprzedawane w kraju. Uregulowania te mają na celu urealnienie danych kwot deklarowanych wartości. Warto jednak pamiętać o tym iż, cen rynkowych w Polsce nie należy a wręcz nie można, porównywać do cen we Francji, Niemczech czy Holandii. Te same samochody występują bowiem tam w większej ilości, co skutkuje tym, iż tracą więcej na wartości. Zasada ta ma na celu, przeciwdziałać dochodzeniu do dyskryminacji pojazdów, które pochodzą z innych państw członkowskich.

Należy pamiętać, iż na podstawie art. 104 ust. 8 u.p.a, organ podatkowy dysponuje możliwością wezwania podatnika w celu przedłożenia przez niego stosownych dokumentów, które mają poświadczyć o podanej przez niego podstawie opodatkowania tj. wartości samochodu osobowego. Jeżeli organ podatkowy lub organ kontroli podatkowej ma istotne przesłanki do tego by stwierdzić, że dany podatnik rażąco zaniżył podstawę

---

<sup>14</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości wspólnot Europejskich z dnia 18 stycznia 2007 r., C-313/05 (Dz.U. C 281 z 12 listopada 2005 r.).

opodatkowania, organy są uprawnione do zmiany podstawy opodatkowania. Zmiana ta może się opierać na opinii biegłych lub też notowaniach na rynku krajowym średnich cen samochodów osobowych. Podatnik również sam może ją zmienić, za pomocą korekty deklaracji akcyzowej. Uprawnienie dające możliwość do powołanie przez organ podatkowy biegłego jest rezultatem art. 197 ustawy Ordynacja Podatkowa<sup>15</sup>, który stanowi, iż w sytuacji gdy w sprawie wymagane są wiadomości specjalne, organ podatkowy ma możliwość powołać biegłego, w tym przypadku osobę dysponującą wiadomościami w zakresie samochodów osobowych, w celu wydania opinii. Powołanie biegłego może nastąpić z urzędu w sytuacji gdy opinii biegłego wymagają przepisy prawa podatkowego. Zgodnie z art. 104 ust. 10 u.p.a, gdy wysokość podstawy opodatkowania odbiega co najmniej o 33% od zadeklarowanej przez podatnik podstawy opodatkowania (tj. zadeklarowanej wartości samochodu osobowego), koszty opinii biegłego ponosi podatnik. Jest to pewnego rodzaju sankcja z powodu niefachowego, nierzetelnego określenia przez podatnika podstawy opodatkowania.

Często zdarza się, że podstawa opodatkowania podawana jest w obcej walucie, dlatego, iż transakcje zakupy samochodów osobowych odbywają się za granicami państwa. Z tego powodu ustawodawca określi zasady przeliczania takiej podstawy.

Zgodnie z treścią art. 104 ust. 1 pkt 12 u.p.a „do podstawy opodatkowania wyrażonej w walucie obcej stosuje się bieżący kurs średniej waluty obcej wyliczony i ogłoszony przez Narodowy Bank Polski w dniu powstania obowiązku podatkowego.

Natomiast według z art. 104 pkt 1 ust. 13 u.p.a, jeżeli obowiązek podatkowy powstanie w dniu, w którym bieżący kurs średniej waluty nie został wyliczony i ogłoszony przez Narodowy Bank Polski, przeliczenia podstawy opodatkowania, która jest wyrażona przykładowo w walucie euro, stosuje się ostatni bieżący kurs średni wyliczony i ogłoszony przez Narodowy Bank Polski przed dniem powstania obowiązku podatkowego. Jeżeli obowiązek podatkowy powstał w sobotę, niedzielę lub święta, do przeliczania należy stosować kurs z piątku poprzedzającego sobotę czy niedzielę. W przypadku świąt będzie to dzień w którym Narodowy Bank Polski ustawowo pracował, dzieje się tak dlatego iż Narodowy Bank Polski nie ogłasza kursów walut właśnie w sobotę, niedzielę i święta.

---

<sup>15</sup> Ustawa z 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2012 r., Nr 0, poz. 749, t.j. ze zm.).

Przy prawidłowym ustaleniu kursu średniego waluty obcej do przeliczenia podstawy opodatkowania w walucie obcej, konieczne jest prawidłowe ustalenie dnia w którym dany obowiązek podatkowy powstał<sup>16</sup>.

### 3. Stawki akcyzy na samochody osobowe

Po prawidłowym ustaleniu wartość samochodu osobowego, do właściwego wyliczenia podatku akcyzowego brakuje stawki podatkowej, która jest określana w sposób kwotowy, procentowy i sposób mieszany. Jest to wskaźnik służący obliczeniu należnej i prawidłowej kwoty od podstawy opodatkowania. Przy czym należy pamiętać, iż stawka podatkowa nie jest jedynym elementem wpływającym na wysokość podatku. W podatku akcyzowym i nie tylko, widoczne jest pewne uzależnienie konstrukcji prawnej stawki podatkowej od rodzaju podstawy opodatkowania. Zasadą jest, gdy podstawa opodatkowania wyrażana jest ilościowo, to stawka podatkowa występuje w formie stawki kwotowej, co można zauważyć w art. 95 ust. 4 u.p.a. Natomiast w przypadku, gdy podstawa opodatkowania określona jest wartościowo np. w stosunku do samochodów osobowych, to stawka wyrażona jest zgodnie z art. 105 u.p.a procentowo. W niektórych sytuacjach występują tzw. stawki mieszane – częściowo kwotowe, a częściowo procentowe. Jest tak w przypadku wyrobów tytoniowych (art. 99 ust. 2 u.p.a).

Konstrukcja stawki, przyjęta dla opodatkowania samochodów osobowych różni się od przedstawionych wyżej stawek. Jest to stawka procentowa, która typowa jest dla podatków obrotowych. Przybiera ona charakter stawki stałej inaczej pisząc proporcjonalnej, odnoszącej się do podstawy opodatkowania. Stanowi wówczas pewną kwotę należną z tytułu sprzedaży pojazdu lub jego wartości celnej. Stawka proporcjonalna sprawia, iż każdy płatnik oddaje tą samą część wyrażoną w procentach w tym przypadku w postaci podatku akcyzowego.

Według art. 105 u.p.a stawka akcyzy na samochody osobowe wynosi 18,6% podstawy opodatkowania dla samochodów osobowych o pojemności silnikowej powyżej 2.000 centymetrów sześciennych i 3,1% podstawy opodatkowania dla pozostałych samochodów osobowych. Oznacza to, iż sprowadzanie samochodów osobowych z państw członkowskich jest

<sup>16</sup> J. Matarewicz, *Komentarz – ustawa o podatku akcyzowym*, Warszawa 2014, s. 583.

tylko opłacalne gdy pojemność silnikowa danego pojazdu nie przekracza 2.000 centymetrów sześciennych. Kupno i sprowadzenie samochodu o większej pojemności jest zazwyczaj nieopłacalne, aczkolwiek w pewnych sytuacjach zdarzyć się może, iż pomimo wysokiej pojemności sprowadzenie pojazdu okaże się korzystne związane jest to przede wszystkim z kursem walut państwa z którego zamierzamy sprowadzić samochód.

Obecnie wysokość stawki akcyzowej zawarta jest w ustawie o podatku akcyzowy. Natomiast przed 2008 r., umieszczona była w rozporządzeniu Ministra Finansów. Do 30 listopada 2006 r. obowiązywał dość specyficzny sposób obliczania akcyzy na samochody osobowe. A mianowicie miał zastosowanie pewien wzór, a stawki zgodnie z tym wzorem wahały się w granicach od 3,1% do 65% dla samochodów osobowych o pojemności silnika do 2000cm<sup>3</sup> jak również od 13,6% do 65% dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 cm<sup>3</sup>, w zależności od produkcji samochodu.

Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 10 listopada 2006 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego<sup>17</sup>, wprowadziło znaczne zmiany polegające na uproszczeniu w zakresie zasad obliczania akcyzy na samochody osobowe.

Już od 1 grudnia 2006 r. obowiązywały dwie stawki akcyzy na samochody osobowe. Zostały ustalone w pozycji 27 załącznika nr 1 oraz w pozycji 21 załącznika nr 2 do wyżej wymienionego rozporządzenia. Stawki na samochody osobowe, które są sprzedawane w państwie, nabywane wewnątrzspółnotowo oraz importowane reprezentują się następująco: 3,1% podstawy opodatkowania dla samochodów osobowych o pojemności silnika do 2000 cm<sup>3</sup> i 13,6% podstawy opodatkowania dla samochodów osobowych o pojemności silnika powyżej 2000 cm<sup>3</sup>.

Obowiązującą poprzednio od 1 grudnia 2006 r. progresywna stawka akcyzy na pojazdy osobowe, która wynosiła 65% podstawy opodatkowania była sprzeczna z zasadą niedyskryminacji towarów, które pochodzą z innych państw członkowskich według Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości oraz krajowych sądów administracyjnych. Rzecznik Generalnego Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich przedstawił w dniu 21 września 2006 r. opinię, dotycząca sprawy C-313/05, w której istotnym problemem było czy zgodne jest z przepisami aktów prawnych to, by państwo członkowskie nakładało na pojazdy osobowe podatek akcyzowy, który pobierany jest wg stawki zależnej od wieku samochodu i jego pojemności silnika. Opinia

<sup>17</sup> Dz.U. z 2006 r., Nr 210, poz. 1551.

ta dotyczyła, także opodatkowania używanych pojazdów osobowych przywożonych z innych krajów członkowskich. Wyjątkiem było nie pobieranie podatku od samochodów, które są zarejestrowane w danym państwie członkowskim, i od których został pobrany podatek akcyzowy przed pierwszą ich rejestracją<sup>18</sup>. Wyrok wydany przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości potwierdził niezgodność polskich przepisów akcyzowych z prawem unijnym. Orzeczenie to otworzyło drogę podatnikom do uzyskania nadpłaty z tytułu podatku akcyzowego. Warto zaznaczyć, iż nadpłata nie będzie stanowiła całej zapłaconej akcyzy, ale tylko kwotę, która wywołała dyskryminacyjne skutki, czyli kwota wynikająca z różnicy stawki dla danego pojazdu używanego, w stosunku do analogicznego pojazdu nowego.

Reasumując osoba, która występowała z wnioskiem o stwierdzenie nadpłaty, zobowiązana była do obliczenia, jaką sumę należałoby zapłacić stosując do danego zakupu stawkę akcyzy dla pojazdów nowych tj. 3,1% – samochody o pojemności silnika do 2000 cm<sup>3</sup> i 13,6% dla samochodów o pojemności powyżej 2000 cm<sup>3</sup>. Kolejno należało odjąć tak wyliczoną wartość od zapłaconej akcyzy, co w wyniku dawało nadpłatę, o której zwrot mogło się ubiegać.

Zgodnie z poprzednimi zasadami według, których obliczany był podatek akcyzowy, kwota podatku jest równa w roku produkcji lub rok później – 3,1% ceny pojazdu dla samochodów osobowych o pojemności do 2000 cm<sup>3</sup> lub 13,6%, ceny pojazdu dla samochodów osobowych o pojemności powyżej 2000 cm<sup>3</sup>, i powiększa się o 12%, w każdym kolejnym roku kalendarzowym, aż do osiągnięcia maksymalnego pułapu tj. 65%, który jest osiągany dla samochodów o pojemności ponad 2000 cm<sup>3</sup> w siódmym roku i w ósmym roku dla pozostałych samochodów tj. samochody poniżej 2000 cm<sup>3</sup>. Należy pamiętać, iż ułamek ten zawsze dotyczy aktualnej ceny sprzedaży.

Natomiast w sytuacji gdy pojazdy osobowe, które zostały sprzedane jako nowe tj. pierwszemu nabywcy w roku produkcji lub rok później, traktuje się w taki sam sposób. Nie ma żadnego znaczenia czy dany samochód osobowy został wyprodukowany w Polsce czy innym państwie członkowskim. Taka sytuacja jest zgodna z art. 90 TWE akapit pierwszy TWE, dlatego, iż opodatkowanie nowych lub używanych pojazdów innych państw członkowskich nie jest wyższe od obciążenia nałożonego na nowe lub używane pojazdy pochodzące z Polski.

<sup>18</sup> U. Ksieniewicz, *Leksykon podatku akcyzowego*, Warszawa 2007, s. 452.

W przypadku używanych samochodów osobowych, które będą sprzedawane po upływie roku następującego po roku wyprodukowania takiego samochodu, to ułamek odpowiadający rezydualnemu podatkowi, który jest zawarty w wartości pojazdu opodatkowanego w Polsce, kiedy był nowy pozostaje bez zmian i wynosi w zależności od pojemności silnika albo 3,1% lub 16,6%, wynagrodzenia sprzedawcy z uwzględnieniem obniżenia wysokości tego wynagrodzenia. W przypadku stawki, która była stosowana do używanych samochodów osobowych pochodzących z innych państw członkowskich wzrasta z upływem lat samochodu aż do osiągnięcia pułapu 65%.

Z tego wynika, że w zakresie w jakim stawka ta jest wyższa od ułamka, który odpowiada rezydualnemu podatkowi zawartemu w cenie używanego samochodu, na który została nałożona akcyza w Polsce, kiedy był on nowy. Wewnętrzny podatek od używanych pojazdów z innych państw członkowskich przewyższa akcyzę nałożoną na podobne towary krajowe i w rezultacie narusza on art. 90, akapit pierwszy TWE.

Skutkiem tych wydarzeń było, dokonanie przez Ministra Finansów z dniem 1 grudnia 2006 r. zmian dotyczących stawek podatku akcyzowego na samochody osobowe bez względu na miejsce pochodzenia pojazdu czy też jego wiek. Tym samym Minister Finansów spowodował równe obciążenia podatkowe zarówno dla samochodów osobowych używanych i identycznych pojazdów, które są już zarejestrowane na terytorium kraju.

Podsumowując Komisja Europejska w wyroku ETS sprawa C-313/05<sup>19</sup> oraz w wyrokach krajowych sądów administracyjnych np. (wyrok z 25 maja 2005 r., I SA/Lu 77/75), potwierdza, iż polskie przepisy były sprzeczne z art. 90 TWE w zakresie, w którym nakładany był podatek akcyzowy na używane samochody osobowe sprowadzane z innych państw członkowskich<sup>20</sup>.

#### 4. Przykładowe obliczenie akcyzy od samochodów osobowych

Maximilian Kowalski dnia 20 września 2014 r. zakupił samochód osobowy marki XYZ o pojemności silnika 1998 cm<sup>3</sup> (140 KM) i wartości

---

<sup>19</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 25 maja 2005 r., I SA/Lu 77/75.

<sup>20</sup> M. Kałka, U. Ksieniewicz, *Komentarz...*, s. 539.

10500 euro. Wyżej opisany pojazd został zakupiony we Frankfurcie nad Menem (Niemcy) po przyjeździe do ojczyzny tj. Polska, na Maximilianie Kowalskim spoczywa obowiązek uiszczenia podatku akcyzowego. W takiej sytuacji po pierwsze musimy ustalić kurs waluty w tym przypadku waluty euro jaki obowiązywał w dniu kupna pojazdu dla potrzeb przykładu, zakładam, iż jest to dzień 20 września 2014 r. Ważne jest aby dany kurs waluty był podany wg. tabeli Narodowego Banku Polskiego. Przykładowo tego dnia za jedno euro trzeba było zapłacić 4,1594 polskiego złoteo. Wartość samochodu trzeba przemnożyć przez wyżej wskazaną kwotę tj.

$$10500 \text{ euro} \times 4,1594 \text{ zł} = 43673,70 \text{ zł po zaokrągleniu } 43674,00 \text{ zł}$$

Następnie podaną sumę w walucie polskiego złoteo trzeba pomnożyć przez stawkę procentową, która w tym przypadku wynosi 3,1% (samochód do pojemności silnika 2000 cm<sup>3</sup> 3,1%, powyżej stawka wynosi 18,6% co jest mniej korzystne dla osoby sprowadzającej pojazd osobowy).

$$43674,00 \text{ zł} \times 3,1\% = 1353,05 \text{ zł po zaokrągleniu } 1353,00 \text{ zł}$$

Podatkiem akcyzowym jest suma **1353,00 zł**, którą Jan Kowalski jest zobowiązany uiścić z tytułu nabycia samochodu osobowego.

Należy również pamiętać, iż wyliczoną kwotę podstawy opodatkowania czy też akcyzy należy wskazać w pełnych złotych tj. zaokrąglić. W sytuacji gdy końcówka wynosi mniej niż 50 groszy pomija się, a w przypadku gdy kwota wynosi powyżej 50 groszy podwyższa się ją do pełnych złotych.

## Podsumowanie

Przeprowadzona analiza skłania do następujących wniosków. Po pierwsze obowiązek podatkowy w zakresie samochodów osobowych powstaje w trzech określonych przez ustawę o podatku akcyzowym sytuacjach: importu, nabycia wewnątrzspółnotowego oraz sprzedaży pojazdów osobowych, które są objęte pozycją CN 8703. Następnie podstawa opodatkowania podatkiem akcyzowym jest powiązana ze stawkami tego podatku.

Uzależniona jest ona od rodzaju wyrobu akcyzowego. Podstawowym pojęciem jest ilość, która jest wyrażana w zależności od wyrobu akcyzowego w kilogramach, litrach, megawatogodzinach, hektolitrach. W przypadku podstawy opodatkowania jest kwoty należna z tytułu sprzedaży pojazdu, którą trzeba pomniejszyć o kwotę podatku VAT lub wartość celna. Występują również takie sytuacje, w których podstawę opodatkowania wylicza się w oparciu o średnią wartość rynkową. Dotyczy to najczęściej sytuacji, w których istnieje uzasadniona obawa, iż podatnik rażąco obniżył wartość samochodu osobowego. Organ podatkowy wzywa wówczas podatnika w celu przedłożenia stosownych dokumentów, dla poświadczenia podanej przez niego wartości podstawy opodatkowania. Jeżeli podatnik nie wykaże stosownych dokumentów, organy podatkowe lub organy kontroli podatkowej są uprawnione do zmiany podstawy opodatkowania. Zmiana ta może się opierać na opinii biegłych lub też notowaniach na rynku krajowym średnich cen samochodów osobowych. Podatnik również sam może ją zmienić używając przy tym korekty deklaracji akcyzowej. W sytuacji gdy wysokość podstawy opodatkowania odbiega co najmniej o 33% od zadeklarowanej przez podatnika podstawy opodatkowania, koszty opinii biegłego ponosi podatnik. Jest to pewnego rodzaju sankcja z powodu niefachowego, nierzetelnego, określenia przez podatnika podstawy opodatkowania

W ustawodawstwie wyróżnia się stawki określone w sposób kwotowy, procentowy i mieszany. W przypadku samochodów osobowych, w każdej sytuacji jest to stawka procentowa. Kolejno, jeśli polski obywatel zdecyduje się na kupno i sprowadzenie samochodu osobowego z innego państwa członkowskiego należącego do Unii Europejskiej powinien mieć na uwadze, iż kwota podatku akcyzowego, zwana akcyzą jest zależna od pojemności silnika sprowadzanego pojazdu. Przypominając dla samochodów osobowych o pojemności silnika do 2000 cm<sup>3</sup> stawka akcyzy wynosi 3,1%, powyżej 2000 cm<sup>3</sup> stawka jest sześciokrotnie wyższa tj. 18,6%.

Oczywiście nie wyklucza się, iż kupno i sprowadzenie do ojczyzny tj. Polska samochodu osobowego z pojemnością przykładowo 3000cm<sup>3</sup> bądź większą jest nie opłacalne. Ponadto rynek używanych samochodów np. w Niemczech, Hiszpanii ale i nie tylko oferuje atrakcyjniejsze ceny, bogatsze wyposażenie jak również korzystniejszy stan wizualny pojazdów niż rynek polski. Import pojazdów z krajów należących do państw członkowskich Unii Europejskiej jest bez wątpienia opłacalny.

## Bibliografia

- Dz.Urz. WE L 302 z 19 października 1992 r. ze zm.
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. – o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2011 r., Nr 108, poz. 626, t.j. ze zm.).
- Ustawa z 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2012 r., Nr 0, poz. 749, t.j. ze zm.).
- Drwiłło A. *Procedury celne w świetle przepisów kodeksu celnego*, Sopot 1999.
- Jędruszczak A. Urbaniak K., *Podatek akcyzowy – komentarz i przykłady obliczeń*, Warszawa 2010.
- Kałka M., Ksieniewicz U., *Komentarz podatek akcyzowy*, Wrocław 2011.
- Kosacka-Łędzewicz D., Olszewski B., *Transakcje wewnątrzspółnotowe eksport, import*, Warszawa 2011.
- Ksieniewicz U., *Leksykon podatku akcyzowego*, Warszawa 2007.
- A. Kuś, *Prawo celne*, Bydgoszcz–Lubin 2004.
- Mastalski R., *Prawo podatkowe*, Warszawa 2014.
- Morawski W., Lasiński-Sulecki K., Śpiewak M., *Prawo celne*, Kraków 2008.
- Matarewicz J., *Komentarz – ustawa o podatku akcyzowym*, Warszawa 2014.
- Parulski S., *Akcyza – Komentarz*, Warszawa 2010.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z dnia 28 października 2009 r., I SA/Lu 507/09, nr Lex 541984.
- Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 25 maja 2005 r., I SA/Lu 77/75.
- Wyrok Trybunału Sprawiedliwości wspólnot Europejskich z dnia 18 stycznia 2007 r., C-313/05. (Dz.U. C 281 z 12 listopada 2005 r.).

## ABSTRACT

TOMASZ DASEK

### The ways of calculating the amounts of the excise tax related to the cars which are imported from UE members

One of the requirements to import a passenger car to your country is to pay the excise duty also called the excise tax. In this paper the author discusses the most interesting issues for the car purchaser because he will explain the method of calculating the excise duty, which is how much the owner of the imported car has to pay

excise tax. The concepts related to this topic will be explained, for example the tax base and rates of excise duty on cars. The author also presents his own observation on the issues discussed.