



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Numer powiadomienia : 2024/0060/EE (Estonia)

Estoński podatek od pojazdów silnikowych

Data otrzymania : 07/02/2024

Koniec zawieszenia : Not applicable

Środki natury podatkowej : Tak

Message

Wiadomość 001

Informacja od Komisji - TRIS/(2024) 0325

dyrektywa (UE) 2015/1535

Powiadomienie: 2024/0060/EE

Powiadomienie o projekcie tekstu przez państwo członkowskie

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificaci6n – Teavitamine – Ilmoitus – Obavijest – Bejelentés – Notifica – Pranešimas – Paziņojums – Notifika – Kennisgeving – Zawiadomienie – Notificação – Notificare – Oznámenie – Obvestilo – Anmälan – Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Nezahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késéset - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20240325.PL

1. MSG 001 IND 2024 0060 EE PL 07-02-2024 EE NOTIF

2. Estonia

3A. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, aadress Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn
Ettevõtluse osakond,
el.teavitamine@mkm.ee

3B. Rahandusministeerium

4. 2024/0060/EE - T40T - Transport miejski i drogowy

5. Estoński podatek od pojazdów silnikowych

6. Pojazdy kategorii M i N o masie własnej nieprzekraczającej 3 500 kg lub L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, MS2, T1b, T3 i/lub T5.

7.



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

8. Stawki podatku od pojazdów silnikowych:

Podatek od pojazdów silnikowych wynosi od 30 euro do 90 euro dla pojazdów silnikowych kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e, pojazdów silnikowych kategorii MS2 o masie własnej nieprzekraczającej 1 000 kilogramów, pojazdów silnikowych kategorii T3 oraz pojazdów silnikowych kategorii T1b i T5 o masie własnej nieprzekraczającej 1 000 kilogramów, dla których od daty pierwszej rejestracji do daty rozpoczęcia okresu rozliczeniowego upłynęło nie więcej niż dziesięć lat.

Podatek od pojazdów silnikowych wynosi od 30 euro do 75 euro dla pojazdów silnikowych kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e, pojazdów silnikowych kategorii MS2 o masie własnej nieprzekraczającej 1 000 kilogramów, pojazdów silnikowych kategorii T3 i pojazdów silnikowych kategorii T1b i T5 o masie własnej nieprzekraczającej 1 000 kilogramów, dla których od daty pierwszej rejestracji do daty rozpoczęcia okresu rozliczeniowego upłynęło ponad dziesięć lat, ale nie więcej niż 20 lat.

Stawkę podatku od pojazdów silnikowych dla kategorii M1 oblicza się jako sumę następujących trzech elementów:

- 1) kwota podstawowa 50 euro za pojazd silnikowy;
- 2) element dotyczący poziomu emisji CO₂, gdzie każdy gram CO₂ od 118 do 150 gramów na kilometr jest mnożony przez 3 euro, od 151 do 200 gramów na kilometr jest mnożony przez 3,5 euro i 201 gramów i więcej na kilometr jest mnożony przez 4 euro;
- 3) udział masy, gdzie każdy kilogram przekraczający maksymalną masę 2 000 kg pojazdu o napędzie silnikowym jest mnożony przez 0,40 euro do kwoty 400 euro lub, w przypadku pojazdu o napędzie silnikowym o zewnętrznej zdolności ładunkowej, który jest oznaczony jako OVC-HEV w ewidencji ruchu drogowego, gdzie każdy kilogram przekraczający maksymalną masę 2 200 kg pojazdu o napędzie silnikowym jest mnożony przez 0,40 euro do kwoty 400 euro.

Stawkę podatku od pojazdów silnikowych dla pojazdu silnikowego, którego dane dotyczące emisji CO₂ obliczone na podstawie nowego europejskiego cyklu jezdny (dalej: metoda NEDC) są dostępne w ewidencji ruchu drogowego, oblicza się jako sumę następujących trzech elementów:

- 1) kwota podstawowa określona w ust. 1 niniejszego artykułu;
- 2) udział masowy;
- 3) element dotyczący poziomu emisji CO₂, gdzie dany poziom emisji CO₂ jest mnożony najpierw przez współczynnik 1,21, a następnie przez każdy gram CO₂ zgodnie z przepisami ust. 1 pkt 2 niniejszego artykułu.

Wartość odniesienia metody WLTP dla poziomu emisji CO₂ pojazdu silnikowego, dla którego w ewidencji ruchu nie są dostępne dane dotyczące poziomu emisji CO₂, oblicza się jako sumę następujących trzech elementów:

- 1) moc silnika w kilowatach jest mnożona przez 0,29;
- 2) masa własna w kilogramach pojazdu o napędzie silnikowym jest mnożona przez 0,07;
- 3) wiek pojazdu o napędzie silnikowym w latach na dzień rozpoczęcia okresu rozliczeniowego od daty pierwszej rejestracji jest mnożony przez 4,92.

Stawkę podatku od pojazdów silnikowych dla pojazdu silnikowego, który jest w pełni elektryczny, oblicza się jako sumę następujących dwóch elementów:

- 1) kwota podstawowa 50 euro za pojazd silnikowy;
- 2) udział masy, gdzie każdy kilogram przekraczający maksymalną masę 2 400 kg pojazdu o napędzie silnikowym jest mnożony przez 0,40 euro do kwoty 440 euro.

Pojazd silnikowy kategorii M1, który zgodnie z ewidencją ruchu drogowego jest sklasyfikowany jako pojazd z przestrzenią mieszkalną i którego długość przekracza 5 100 mm, podlega opodatkowaniu według stawki podatku od pojazdów o napędzie silnikowym kategorii N1 bez stosowania mnożnika stawki podatku od pojazdów silnikowych dotyczącego wieku pojazdu silnikowego.

Stawki podatkowe dla pojazdów silnikowych kategorii N1

Stawkę podatku od pojazdu silnikowego dla kategorii N1 oblicza się jako sumę następujących dwóch elementów:



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

- 1) kwota podstawowa 50 euro za pojazd silnikowy;
- 2) element dotyczący poziomu emisji CO₂, gdzie każdy gram CO₂ od 205 do 250 gramów na kilometr jest mnożony przez 3 euro, od 251 do 300 gramów na kilometr jest mnożony przez 3,5 euro i 301 gramów i więcej na kilometr jest mnożony przez 4 euro.

Jeśli w ewidencji pojazdów silnikowych dostępne są tylko dane dotyczące emisji CO₂ przy użyciu metody NEDC lub jeśli dane te w ogóle nie występują, stawkę podatku od pojazdów silnikowych oblicza się w taki sam sposób, jak dla kategorii M.

Stawka podatku od pojazdów silnikowych dla pojazdów oznaczonych OVC-HEV w ewidencji ruchu drogowego stanowi kwotę podstawową.

Stawka podatku od pojazdów silnikowych dla pojazdu silnikowego, który jest w pełni elektryczny, wynosi 30 euro za pojazd silnikowy.

Pojazdy silnikowe kategorii N1, których moc właściwa przekracza 0,20 kilowata ładowości na kilogram zgodnie z ewidencją ruchu drogowego, podlegają opodatkowaniu według stawki podatku od pojazdów silnikowych dla kategorii M1, stosując w przypadku osób fizycznych również mnożnik dotyczący wieku pojazdu silnikowego.

Współczynnik dotyczący wieku pojazdu silnikowego

Stawkę podatku od pojazdu silnikowego kategorii M1 należącego do osoby fizycznej mnoży się przez współczynnik dotyczący wieku pojazdu silnikowego. Oznacza to, że od 5 roku stawka podatku zmniejsza się wraz ze wzrostem wieku pojazdu aż do kwoty podstawowej dla pojazdów mających 20 i więcej lat.

9. Projekt ustawy o podatku od pojazdów silnikowych wprowadza nowy podatek w Estonii – podatek od pojazdów silnikowych, który należy opłacać co roku od pojazdów zarejestrowanych w ewidencji ruchu drogowego. W Estonii eksploatowana jest prawie najstarsza i najbardziej zanieczyszczająca środowisko flota samochodowa w Unii Europejskiej. Średnia liczba pojazdów na osobę jest również powyżej średniej. Prawo europejskie nakłada na Estonię obowiązek zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 24 % do 2030 r. w porównaniu z poziomami z 2005 r. (wcześniej 13 %). Okoliczności te doprowadziły do sytuacji, w której należy zwrócić większą uwagę na zanieczyszczenia, tj. nadmierną emisję dwutlenku węgla. Wprowadzenie podatku jest bardzo skutecznym rozwiązaniem wpływającym na zachowanie konsumentów, a estoński podatek od pojazdów silnikowych przewidziany w projekcie ustawy będzie odpowiednio modelowany.

Od dnia 1 stycznia każdego roku podatek musi zostać opłacony przez wszystkie osoby, które zgodnie z ewidencją ruchu drogowego są właścicielami następujących kategorii pojazdów silnikowych lub użytkownikami odpowiedzialnymi na podstawie umowy leasingu:

1. Pojazdy silnikowe kategorii L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, MS2 i T1b, T3 i T5 podlegają jedynie podatkowi od pojazdów silnikowych na podstawie pojemności ich silników;
2. Podatek od pojazdów silnikowych dla kategorii M1 i M1G ustala się jako sumę trzech elementów składowych, a mianowicie kwoty podstawowej, poziomu emisji CO₂ i ułamka masy. Obliczanie elementu dotyczącego poziomu emisji opiera się na odczycie obliczonym przy użyciu metody WLTP, ale odpowiedni mnożnik stosuje się wyłącznie dla pojazdów z odczytami NEDC. W przypadku samochodów elektrycznych M1 i M1G stawkę podatku oblicza się poprzez dodanie elementu podstawowego, a w przypadku cięższych samochodów elektrycznych również poprzez dodanie udziału wagowego.
3. Podatek od pojazdów silnikowych dla kategorii N1 i N1G ustala się jako sumę dwóch elementów, które stanowią kwotę podstawową i poziom emisji CO₂. Uwzględnia się odczyt obliczony metodą WLTP i mnożnik dla odczytu NEDC. W przypadku pojazdów elektrycznych zastosowanie ma tylko kwota podstawowa.

Podatek od pojazdów silnikowych nie jest pobierany w przypadku:



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

- 1) pojazdów o napędzie silnikowym zarejestrowanych jako pojazdy ratunkowe w ewidencji ruchu drogowego;
- 2) misji dyplomatycznej i urzędu konsularnego obcego państwa, misji specjalnej, przedstawicielstwa lub siedziby organizacji międzynarodowej uznanej przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, instytucji Unii Europejskiej lub agencji ustanowionej/ustanowionych na podstawie prawa Unii, przedstawiciela dyplomatycznego i urzędnika konsularnego obcego państwa akredytowanego w Estonii, z wyjątkiem konsula honorowego, przedstawiciela misji specjalnej i organizacji międzynarodowej, a także pojazdów silnikowych należących do personelu administracyjnego misji dyplomatycznej, urzędu konsularnego i misji specjalnej;
- 3) pojazdu o napędzie silnikowym, który został specjalnie przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych lub do użytku przez osoby niepełnosprawne.

Przy tworzeniu podatku od pojazdów silnikowych uznano, że powinien on być zgodny z następującymi zasadami:
zdolność opłacenia – ważną zasadą opodatkowania jest zdolność opłacenia, tj. rozkład obciążeń podatkowych musi być sprawiedliwy; podatek od pojazdów silnikowych również nie może być zbyt regresywny, tak aby właściciele tańszych (starszych) pojazdów płacili znacznie wyższy podatek niż właściciele droższych pojazdów;
automatyzacja – obliczanie podatku opiera się na danych z ewidencji ruchu drogowego oraz na platformie poboru podatków TCB i TRAM;

brak możliwości manipulacji – nie zależy od statusu właściciela lub miejsca zamieszkania;

prostota – zobowiązanie podatkowe z jak najmniejszą liczbą odchyleń i obliczone na podstawie zrozumiałego wzoru;

szeroka baza – opodatkowane są wszystkie pojazdy, w tym z silnikiem elektrycznym;

niewielkie obciążenie administracyjne – podatek jest płacony w trakcie wypełniania innych obowiązków;

nieuchronność – na przykład poprzez sprawdzenie, czy został opłacony w terminie podczas standardowej kontroli pojazdu;

jawność – kwota podatku od pojazdów silnikowych podlegających opodatkowaniu jest widoczna w ewidencji pojazdów silnikowych w danych pojazdu o napędzie silnikowym;

zmniejszenie zanieczyszczeń – struktura podatku od pojazdów silnikowych ma mniejszy wpływ na własność pojazdu;

zmniejszenie liczby samochodów – podatek od pojazdów silnikowych wpływa na liczbę pojazdów użytkowanych w Estonii i spowalnia tendencję wzrostową całkowitej liczby pojazdów;

uporządkowanie rejestru – pozwala uniknąć rejestracji pojazdu w niewłaściwej kategorii w celu obniżenia podatku,

motywuje do niepozostawiania pojazdu na złomowisku, tj. obowiązek uiszczenia podatku od pojazdu zostaje zawieszony dopiero w momencie ostatecznego wykreślenia pojazdu z ewidencji ruchu drogowego, tj. w momencie jego wyrejestrowania.

10. Odniesienia do powiązanych aktów prawnych: Brak powiązanych aktów prawnych

11. Nie

12.

13. Nie

14. Tak

15. Tak

16.

Aspekty TBT: Nie

Aspekty SPS: Nie

Komisja Europejska



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

e-mail: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu