



EUROPEAN COMMISSION

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

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Numer powiadomienia : 2024/0313/EE (Estonia)

Estoński podatek od pojazdów silnikowych i podatek rejestracyjny

Data otrzymania : 12/06/2024

Koniec zawieszenia : Not applicable

Środki natury podatkowej : Tak

Message

Wiadomość 001

Informacja od Komisji - TRIS/(2024) 1526

dyrektywa (UE) 2015/1535

Powiadomienie: 2024/0313/EE

Powiadomienie o projekcie tekstu przez państwo członkowskie

Notification – Notificación – Notifizierung – Нотификация – Oznámení – Notifikation – Γνωστοποίηση – Notificaci3n – 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: 20241526.PL

1. MSG 001 IND 2024 0313 EE PL 12-06-2024 EE NOTIF

2. Estonia

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

3B. Rahandusministeerium, aadress Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn

4. 2024/0313/EE - T40T - Transport miejski i drogowy

5. Estoński podatek od pojazdów silnikowych i podatek rejestracyjny

6. Pojazdy kategorii M i N o masie własnej nieprzekraczającej 3500 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:

1. Podatek od pojazdów silnikowych dla pojazdów lekkich

Podatek od pojazdów silnikowych wynosi od 30 do 90 EUR dla pojazdów silnikowych kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e, pojazdów silnikowych kategorii MS2 o masie własnej nieprzekraczającej 1000 kg, pojazdów silnikowych kategorii T3 i pojazdów silnikowych kategorii T1b i T5 o masie własnej nieprzekraczającej 1000 kilogramów, w przypadku których upłynęło do dziesięciu lat od daty pierwszej rejestracji do dnia rozpoczęcia okresu rozliczeniowego.

Podatek od pojazdów silnikowych wynosi od 30 do 75 EUR dla pojazdów silnikowych kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e, pojazdów silnikowych kategorii MS2 o masie własnej nieprzekraczającej 1000 kg, pojazdów silnikowych kategorii T3 i pojazdów silnikowych kategorii T1b i T5 o masie własnej nieprzekraczającej 1000 kilogramów, w przypadku których upłynęło ponad dziesięć lat, ale nie więcej niż 20 lat od daty pierwszej rejestracji do dnia rozpoczęcia okresu rozliczeniowego.

2. Podatek od pojazdów silnikowych dla samochodów osobowych

Opłata roczna za samochody kategorii M1 i M1G składa się z trzech składników:

Kwota bazowa 50 EUR

Składnik CO₂ – od 118 do 150 g/km = 3 EUR/g; 151–200 = 3,5 EUR/g; powyżej 201 = 4 EUR/g

Składnik maksymalnej masy rozpoczyna się od 2000 kg w przypadku samochodów konwencjonalnych, od 2200 kg w przypadku samochodów hybrydowych typu plug-in i od 2400 kg w przypadku samochodów elektrycznych i wynosi od 0,40 EUR/kg do 400 EUR i do 440 EUR w przypadku samochodów elektrycznych.

W przypadku braku wskaźnika CO₂ opłatę oblicza się poprzez zsumowanie trzech składników:

Kwota bazowa 50 EUR

Składnik masy

Składnik indywidualnego poziomu emisji CO₂ określony na podstawie wartości odniesienia WLTP

W przypadku pojazdów w pełni elektrycznych: kwota bazowa + składnik masy

Wskaźnik wieku zmniejsza obowiązek podatkowy w odniesieniu do wszystkich samochodów

Zmniejsza on podatek w przypadku wieku od 5 do 15 lat (składniki CO₂ i masy spadają do 10 % kwoty początkowej).

Począwszy od 20 lat pozostaje jedynie kwota bazowa

Wskaźnik ten nie zmniejsza kwoty bazowej

3. Podatek od pojazdów silnikowych dla samochodów dostawczych

Masa samochodu dostawczego nie jest brana pod uwagę oddzielnie, bardzo dobrze odpowiada ona wskaźnikowi CO₂.

Opłata roczna jest wynikiem agregacji dwóch składników.

Kwota bazowa 50 EUR

Składnik CO₂: 205–250 = 3 EUR, 251–300 = 3,5 EUR oraz powyżej 301 = 4 EUR

W przypadku braku wskaźnika CO₂ do obliczeń stosuje się odrębny wzór.

Kwota bazowa 50 EUR

Składnik indywidualnego poziomu emisji CO₂ określony na podstawie wartości odniesienia WLTP

Opłata roczna za samochody dostawcze w pełni elektryczne = 30 EUR

Wskaźnik wieku zmniejsza obowiązek podatkowy w podobny sposób jak w przypadku samochodów osobowych

4. Opłata rejestracyjna za samochody osobowe



EUROPEAN COMMISSION

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

Opłata za samochody osobowe kategorii M1 i M1G składa się z trzech składników:

Kwota bazowa w wysokości 150 EUR (zamiast 300 EUR)

Składnik oparty na CO₂ (5-50 EUR)

Składnik maksymalnej masy rozpoczyna się od 2000 kg w przypadku samochodów konwencjonalnych, od 2200 kg w przypadku samochodów hybrydowych typu plug-in i od 2400 kg w przypadku samochodów elektrycznych i jest niższy o połowę, to znaczy wynosi 2 EUR/kg do 2000 EUR i do 2200 EUR w przypadku samochodów elektrycznych.

Wskaźnik CO₂ określa się za pomocą metody WLTP. W przypadku pojazdu, dla którego do obliczeń stosuje się metodę NEDC, wskaźnik CO₂ mnoży się przez 1,21.

W przypadku braku wskaźnika CO₂ opłatę oblicza się na podstawie trzech składników:

Kwota bazowa 150 EUR

Składnik masy

Składnik indywidualnego poziomu emisji CO₂, który jest określony na podstawie wartości odniesienia WLTP (z uwzględnieniem mocy, masy własnej, paliwa i wieku).

Opłata za pojazd w pełni elektryczny = kwota bazowa + składnik masy

5. Opłata rejestracyjna za samochody dostawcze

Masa samochodu dostawczego nie jest brana pod uwagę oddzielnie, bardzo dobrze odpowiada ona wskaźnikowi CO₂

Opłata za samochody kategorii N1 i N1G składa się z dwóch składników:

Kwota bazowa w wysokości 300 EUR (zamiast 500 EUR)

Składnik oparty na CO₂ (2-40 EUR)

Wskaźnik CO₂ określa się za pomocą metody WLTP. W przypadku pojazdu, dla którego do obliczeń wskaźnika CO₂ stosuje się metodę NEDC, wskaźnik CO₂ mnoży się przez 1,3.

Jeżeli w rejestrze nie ma wskaźnika CO₂, opłatę oblicza się na podstawie dwóch składników:

Kwota bazowa 300 EUR

Składnik indywidualnego poziomu emisji CO₂ określony na podstawie wartości odniesienia WLTP

Opłata za samochód dostawczy w pełni elektryczny = kwota bazowa w wysokości 200 EUR

W przypadku samochodów dostawczych o mocy właściwej przekraczającej 0,20 kilowata na jeden kilogram zgodnie z LR opłata rejestracyjna jest stawką dla kategorii M1 = tak zwane „fałszywe samochody dostawcze”

9. Projekt ustawy o podatku od pojazdów silnikowych wprowadza w Estonii nowy podatek – podatek od pojazdów silnikowych, płacony corocznie od pojazdów zarejestrowanych w rejestrze pojazdów silnikowych. Po drugie, podatek rejestracyjny od pojazdów silnikowych jest pobierany w przypadku, gdy pojazdy kategorii M lub N są po raz pierwszy rejestrowane w Estonii lub przy pierwszej zmianie własności.

W Estonii eksploatowana jest prawie najstarsza i najbardziej zanieczyszczającą 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.

Podatku od pojazdów silnikowych i podatku rejestracyjnego nie pobiera się od następujących pojazdów:



EUROPEAN COMMISSION

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

- 1) pojazdy o napędzie silnikowym zarejestrowane jako pojazdy ratunkowe w rejestrze ruchu drogowego;
- 2) pojazdy silnikowe należące do misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych obcych państw, misji specjalnych, przedstawicielstw lub siedziby organizacji międzynarodowych uznanych przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, instytucje Unii Europejskiej lub agencje lub organy ustanowione na podstawie prawa Unii Europejskiej, przedstawiciele dyplomatycznych i urzędników konsularnych obcych państw akredytowanych w Estonii, z wyjątkiem konsułów honorowych, przedstawiciele misji specjalnych i organizacji międzynarodowych, a także pojazdów silnikowych należących do personelu administracyjnego misji dyplomatycznych, urzędów konsularnych lub misji specjalnych;
- 3) pojazdy o napędzie silnikowym, które zostały specjalnie przebudowane do przewozu osób niepełnosprawnych lub do użytku przez osoby niepełnosprawne.

Przy ustalaniu podatku od pojazdów silnikowych i podatku rejestracyjnego uwzględniono zgodność 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;

organizacja rejestru – zapobieganie rejestracji pojazdu w niewłaściwej kategorii do celów obniżenia podatku, motywacja do nieporzucania pojazdu jako odpadu, to znaczy obowiązek podatkowy w odniesieniu do pojazdu zostaje zawieszony dopiero po ostatecznym wykreśleniu pojazdu z rejestru ruchu drogowego, czyli w momencie jego odpisania.

Należy zauważyć, że Komisja przedstawiła uwagi dotyczące transpozycji dyrektywy 182/83 w swoich pierwszych odpowiedziach na komunikaty, w których Estonia powiadomiła w dniu 2 lutego 2024 r. o zamiarze wprowadzenia podatku od pojazdów silnikowych i podatku rejestracyjnego. Wraz z projektem dokonujemy transpozycji dyrektywy i przedstawiamy następujące uwagi:

1. Przeanalizowaliśmy zakres dyrektywy Rady 83/182/EWG i doszliśmy do wniosku, że nie obejmuje ona podatku od pojazdów silnikowych, w związku z czym transpozycja nie jest konieczna. Dyrektywa przewiduje stosowanie zwolnień z podatku od wartości dodanej, podatku akcyzowego i wszelkich innych podatków konsumpcyjnych, ale estoński podatek od pojazdów silnikowych jest podatkiem kapitałowym. Zgodnie z metodologią ESA2010 za podatek kapitałowy uznaje się podatek dochodowy od osób prawnych, podatek dochodowy od osób fizycznych od dochodów kapitałowych, podatek od gier hazardowych, podatek od reklamy, podatek od gruntów, podatek od pojazdów ciężarowych, podatek państwowy od zezwoleń i zezwoleń na prowadzenie działalności, specjalny podatek od zużycia wody, podatek od zamknięcia dróg i ulic, inne podatki i opłaty oraz podatek od pojazdów silnikowych.

2. W rozporządzeniu w sprawie opłat rejestracyjnych dokonujemy również transpozycji dyrektywy poprzez wprowadzenie zwolnienia dla studentów z innych państw członkowskich, którzy studiują w Estonii. Naszym zdaniem nie ma potrzeby wprowadzania szczególnego zwolnienia podatkowego przewidzianego w dyrektywie dla pracowników z innych państw członkowskich, ponieważ zgodnie z obowiązującą ustawą Prawo o ruchu drogowym rejestracja w Estonii pojazdu, który pozostaje w tym kraju przez okres krótszy niż jeden rok, nie jest w żadnym razie konieczna. Tak więc pracownik, który dojeżdża między miejscem zamieszkania a miejscem pracy, nie jest zobowiązany do rejestracji pojazdu i nie będzie



EUROPEAN COMMISSION

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

podlegał żadnemu obowiązkowi podatkowemu. Opłata rejestracyjna jest uiszczana tylko wtedy, gdy pojazd jest zarejestrowany w Estonii.

Dokument „Pozostałe” zawiera bardziej szczegółowy wykaz propozycji zmian oraz towarzyszących im propozycji zmian wynikających z informacji zwrotnych od Komisji Europejskiej, a także analizę ekonomiczną.

10. Odniesienia do powiązanych aktów prawnych: powiązane akty prawne zostały przekazane z wcześniejszym powiadomieniem:

2024/0060/EE

2024/0061/EE

11. Nie

12.

13. Nie

14. Tak

15. Tak

16.

Aspekty TBT: Nie

Aspekty SPS: Nie

Komisja Europejska

Punkt kontaktowy Dyrektywa (UE) 2015/1535

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