

## Akcyza na „duże” silniki. Kampery będą droższe?

data aktualizacji: 2018.12.11



**Bardzo duża liczba naszych Czytelników odwiedza targi caravanningowe. Niestety, część z nich zawiedziona jest cenami poszczególnych maszyn. Warto jednak pamiętać, że spora część ostatecznej kwoty zakupu to... podatki. A te, według zapowiedzi premiera Mateusza Morawieckiego, mają wzrosnąć. Cel oficjalny: uszczelnienie systemu podatkowego. A nieoficjalny?**

Polska wyróżnia się w Europie jeżeli chodzi o podatek akcyzowy od samochodów. Niestety, nie jest to wyróżnienie pozytywne. Po pierwsze, większość państw Unii Europejskiej nie nakłada takiego podatku. Wśród nich warto wymienić Niemcy, Wielką Brytanię czy Holandię - państwa, w których rynki caravanningowe są największe.

Po drugie, „naszą” akcyzę wylicza się na podstawie pojemności silnika co jest szczególnie krzywdzące właśnie dla potencjalnych kupujących kampery. Jak to wygląda w praktyce?

Większość produkowanych pojazdów kempingowych bazuje na Fiacie Ducato. Ten dostarczany jest z silnikiem o pojemności 2.3 l. I tu zaczynają robić się schody. Import takiego pojazdu do naszego kraju (a to musi zrobić dealer, aby go sprzedać) wiąże się z zapłatą podatku akcyzowego w wysokości aż 18,6% jego wartości rynkowej. Dlaczego? To proste: według zasad, każdy pojazd z silnikiem o pojemności większej, niż 2000 cm<sup>3</sup>, musi być opodatkowany w takiej formie.

Mówiąc wprost: wysokość akcyzy jest wyliczana na podstawie pojemności silnika.

Właśnie dlatego w Polsce były (i są nadal) popularne kampery na bazie Citroena lub Forda z

silnikiem o pojemności poniżej 2000 cm<sup>3</sup>. Dla takich pojazdów akcyza wynosi zaledwie 3,1% od wartości rynkowej.

Przedstawmy to na przykładzie: mamy chęć kupić nowego kampera, którego wartość wynosi 250 tysięcy złotych - na tyle całość wycenił producent. **Jeżeli pod maską znajdzie się silnik (przykład) 2.3, to kwota zakupu powiększy się aż o 46.500 zł!** W przypadku jednostki mniejszej, wartość akcyzy wyniesie 7750 zł. Różnica to ponad 38 tysięcy złotych!

### **Uszczelnienie systemu - uderzenie (tylko) w oszustów?**

Premier Mateusz Morawiecki zapowiedział uszczelnienie systemu pobierania akcyzy podczas szczytu COP24 w Katowicach. „Rewolucja” ma uderzyć w oszustów, którzy np. importują samochody zza granicy z silnikami powyżej 2000 cm<sup>3</sup> jako ciężarowe, ale w Polsce sprzedają je już jako osobowe. W ten sposób płacą niższą (3,1%) akcyzę.

Niestety, nikt z rządzących nie zwrócił uwagi na to, że (patrząc ogólnie) taka forma podatku akcyzowego na samochody jak u nas nie funkcjonuje w żadnym innym kraju europejskim. Tylko w Polsce wysokość podatku ustala się na podstawie pojemności silnika. Morawiecki dodał też, że w zmianach chodzi również o promocję „ekologii” i „zdrowych pojazdów”. Trudno jednak doszukać się pro-zdrowotnych rozwiązań pomiędzy chociażby silnikiem o pojemności 2 litrów a 2.3. Różnice w emisji spalin są znikome, w akcyzie - olbrzymie.

Jeżeli stawki akcyzowe wzrosną, to musimy nastawić się na wyższe ceny zakupu kamperów. Z drugiej strony trudno wyobrazić sobie alternatywę dla dość dużego silnika Diesla jeżeli chodzi o kampery. Wszakże pojazdy te są ciężkie (większość w okolicy 3,5 tony, część o wiele więcej), potrzebują dużej mocy i momentu obrotowego przy jednoczesnym zachowaniu rozsądnego zużycia paliwa. Co ważne, kamper musi mieć również zapewniony duży zasięg - sami po sobie wiemy, że w 24 godziny jesteśmy przejechać ponad 2500 kilometrów.

Czy producenci baz do kamperów dysponują dziś jakąkolwiek alternatywą? Nie. Na targach widzimy próby z silnikami elektrycznymi, ale problemem jest waga akumulatorów oraz ich krótki zasięg. Widzieliśmy też propozycję zasilania kampera gazem CNG, ale problemem jest duży koszt produkcji, mała liczba stacji i mały zasięg.

Dziś my, posiadacze kamperów i przyszli fani caravaningu, jesteśmy „skazani” na silniki wysokoprężne. Czy to źle? Oczywiście, że nie, ale w naszym kraju konieczna jest gruntowna zmiana przepisów. Jeżeli rząd chce, byśmy kupowali pojazdy „eko”, niech wysokość podatku akcyzowego będzie ustalana np. na podstawie normy emisji spalin, jaką spełnia dany silnik. Jest to rozwiązanie o tyle sensowne, że nie dyskryminuje również posiadaczy starszych pojazdów. Na rynku caravaningowym są firmy, które „przerabiają” pojazdy w taki sposób, że te z normy np. EURO 2 są w stanie „przeskoczyć” na EURO 6.

Źródło: