



MINISTER FINANSÓW

Warszawa, dnia 7 lipca 2008 r.

AE I/065/33/GLK/08/MB/S 1850

Pan

Tomasz Bonek

Redaktor Naczelny Money.pl

ul. Kościuszki 29

50-011 Wrocław

Szanowny Panie Redaktorze,

W związku z przesłanym do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów wystąpieniem dotyczącym obniżenia stawki podatku akcyzowego na paliwa, uprzejmie wyjaśniam, co następuje.

Według zestawienia średnich cen paliw w krajach europejskich, opracowanego przez International Road Transport Union, ceny paliw silnikowych w Polsce kształtują się na średnim poziomie w stosunku do cen obowiązujących w pozostałych krajach Unii Europejskiej.

Należy przy tym zauważyć, iż choć podatek akcyzowy ma charakter cenotwórczy, nie jest jedynym elementem wpływającym na ruchy cenowe. Ceny detaliczne paliw silnikowych należą do kategorii cen umownych, tj. ustalanych przez producentów w oparciu o mechanizmy rynkowe, co oznacza, iż Minister Finansów nie ma bezpośredniego wpływu na kształtowanie ich poziomu.

Obniżenie akcyzy na paliwa silnikowe nie jest więc jednoznaczne z obniżeniem cen detalicznych paliw, bowiem obniżka akcyzy może być „przechwycona” przez producentów i dystrybutorów paliw silnikowych. W praktyce obniżka taka mogłaby być niezauważona przez konsumentów.

Z podobną sytuacją mieliśmy do czynienia we wrześniu 2005 r., kiedy z powodu gwałtownego wzrostu cen ropy, a zwłaszcza cen benzyny EU 95 na rynkach światowych, Minister Finansów obniżył stawkę akcyzy na benzynę silnikową z 1.565,00 zł/1.000 l do poziomu 1.315,00 zł/1.000 l. Obniżka ta nie miała wtedy wymiernego odzwierciedlenia w cenach detalicznych płaconych na stacjach paliw.

Ponadto ówczesna obniżka akcyzy spotkała się ze zdecydowaną reakcją ze strony Komisji Europejskiej. Zdaniem Komisji, w wynegocjowanych okresach przejściowych Polska może stopniowo dostosowywać swój krajowy poziom opodatkowania do minimów unijnych, ale w żadnym wypadku nie dają one Polsce prawa do zmniejszenia, nawet tymczasowego, już osiągniętego poziomu opodatkowania.

Obecnie dotyczy to oleju napędowego, dla którego Polska może stosować okres przejściowy do dnia 1 stycznia 2010 r. w celu dostosowania obecnego poziomu opodatkowania tego oleju, do nowego minimalnego poziomu wynoszącego 302 EUR za 1.000 l, a do dnia 1 stycznia 2012 r. do poziomu 330 EUR (przy obowiązującym na 2008 r., do celów podatku akcyzowego, kursie euro w wysokości 3,77 zł/EUR). Jednakże od dnia 1 stycznia 2008 r. nie może być niższy, niż 274 EUR za 1.000 l, co przy kursie 3,77 zł za 1 EUR wynosi 1.033,00 zł/1.000 l.

W obowiązującym stanie prawnym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 22 kwietnia 2004 r. w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego (Dz. U. Nr 87, poz. 825, z późn. zm.), stawka akcyzy na sprzedawaną w kraju benzynę silnikową bezołowiową wynosi 1.565,00 zł/1.000 l, natomiast stawka akcyzy na olej napędowy sprzedawany w kraju wynosi 1.048,00 zł/1.000 l, co pozostaje w zgodzie z wymogami unijnymi.

Decyzje podejmowane przez Ministra Finansów są każdorazowo poprzedzone dogłębnymi analizami obejmującymi kompleksową ocenę zagadnień, których dotyczą. Należy w tym miejscu przypomnieć, iż Minister Finansów funkcjonuje w ramach prawnych wytyczonych zarówno przez przepisy wspólnotowe jak i ustawodawstwo polskie.

Ponadto Minister Finansów stale śledzi sytuację na rynku paliw w Polsce i na świecie. Z obserwacji tych wynika iż w ostatnich dniach ceny zbytu oleju napędowego i benzyny EU 95 w Polsce ustabilizowały się i w dniu 30 czerwca br. wynosiły średnio 4,40 zł/litr (z akcyzą, opłatą paliwową i VAT-em).

Ponadto należy zwrócić uwagę, na utrzymującą się tendencję spadkową kursu dolara amerykańskiego w stosunku do złotego, co sprawia, że towary (w tym także ropa naftowa) w niej kwotowane stają się tańsze dla posiadaczy złotych, euro czy funtów. Sytuacja taka rodzi dodatkowy popyt inwestycyjny, który podbija ceny.

Minister Finansów realizujący politykę w zakresie podatku akcyzowego, poza czynnikami wynikającymi z akcesji Polski do Unii Europejskiej, m.in. poziomem minimalnych stawek podatku akcyzowego określonych w przepisach prawa wspólnotowego, musi brać także pod uwagę wpływy budżetowe z akcyzy od paliw silnikowych.

Obniżka akcyzy na paliwa silnikowe mogłaby spowodować ubytek dochodów budżetu państwa wynikających z ustawy budżetowej na 2008 rok. Należy zauważyć iż wpływy do budżetu z tytułu podatku akcyzowego od paliw silnikowych wyniosły za 5 pierwszych miesięcy bieżącego roku 8.497,7 mln zł przy zakładanych na ten rok 22.642,1 mln zł, stanowi to jedynie 37,5 % wykonania planu, wobec upływu czasu wynoszącego 41,67% roku, co wskazuje na niższe wpływy mogące skutkować nie wykonaniem budżetu. Ponadto wyjaśnienia wymaga fakt, że stawka akcyzy od paliw silnikowych jest stawką kwotową a nie procentową, nie zależy więc od ceny sprzedaży paliw silnikowych, więc budżet państwa „nie zarabia” na akcyzie od rosnących cen paliw silnikowych.

Należy również zwrócić uwagę na toczącą się, w ostatnich tygodniach, dyskusję na temat cen paliw i cen ropy naftowej zarówno na posiedzeniu Rady Unii Europejskiej, która odbyła się

na poziomie ministrów finansów w Brukseli jak i na posiedzeniu Rady Europejskiej, na poziomie szefów państw i rządów.

Oba gremia były w tym zakresie zgodne, iż w chwili obecnej należy unikać ruchów fiskalnych, które zostały uznane za działania utrudniające zmiany strukturalne i dostosowanie się gospodarki do sytuacji, jaka obecnie panuje na rynku paliw. Uznano je za mało efektywne i przede wszystkim niedające pożądaných efektów. Wskazano, że w celu przeciwdziałania rosnącym cenom paliw można zastosować środki krótkoterminowe, które są bezpośrednio skierowane do najbardziej narażonych grup społecznych.

Uznając zatem, iż należy powstrzymać się od działań fiskalnych mających niewielki bądź praktycznie żaden pozytywny wpływ na ostateczne ceny paliw na stacjach i powodujące destabilizację całego sektora, Rada Europejska zobowiązała przyszłą prezydencję, by w porozumieniu z Komisją Europejską przeanalizowała możliwość zastosowania różnych rozwiązań, które długofalowo będą umożliwiały reagowanie na podwyższone ceny paliw. Taki raport ma być przedstawiony w październiku.

Kolejne zagadnienie dotyczy zmiany stawki akcyzy na gazy skroplone, przeznaczone do napędu silników spalinowych (LPG). Gaz skroplony do napędu pojazdów silnikowych (LPG), traktowany jako substytut benzyn silnikowych, uznawany jest za mniejsze zagrożenie dla środowiska ze względu na niższe wskaźniki emisji szkodliwych produktów spalania w porównaniu z paliwami benzynowymi. Dlatego też, ze względów ekologicznych, stosowane rozwiązania systemowe odróżniają to paliwo, od innych, mniej przyjaznych dla środowiska, co znajduje wyraz m.in. w relatywnie niższym opodatkowaniu autogazu podatkiem akcyzowym. Projekt ustawy *Prawo akcyzowe* co do zasady utrzymuje preferencyjne opodatkowanie LPG w stosunku do benzyny.

Aktualnie obowiązująca stawka podatku akcyzowego na gaz skroplony służący do napędu silników spalinowych, która wynosi 695 zł/1.000 kg jest znacznie niższa od stawek akcyzy dla tradycyjnych paliw silnikowych. Zaproponowana w projekcie ustawy *Prawo akcyzowe* wyższa od obecnej stawka akcyzy ma na celu ustalenie właściwych relacji w opodatkowaniu wyrobów służących do napędu silników spalinowych tj. benzyny i gazu skroplonego. Przewiduje się, że dochody budżetu państwa z tytułu planowanej podwyżki akcyzy na LPG wzrosną o ok. 700 mln zł.

Projekt przewiduje wzrost akcyzy na gazy skroplone, przeznaczone do napędu silników spalinowych do poziomu 1.100 zł/1.000 kg gotowego wyrobu tj. do wysokości 618 zł/1.000 l. Zatem stawka ta zachowa swój proekologiczny charakter, będzie bowiem i tak odczuwalnie niższa od stawki akcyzy dla benzyny bezołowiowej wynoszącej obecnie 1.565 zł/1.000 litrów. Można oszacować, iż ewentualny wzrost stawki akcyzy na tzw. autogaz wyniesie 23 gr na 1 litrze tego paliwa, zaś łącznie z podatkiem VAT około 28 gr na litrze.

Przewiduje się, iż podwyżka cen autogazu z tego tytułu, przy prognozowanym dalszym wzroście cen benzyn silnikowych, nie powinna mieć istotnego wpływu na ilość montowanych instalacji gazowych w samochodach, bowiem pomimo stosunkowo niewielkiego zmniejszenia

konkurencyjności tego paliwa zostanie utrzymana znacząca różnica w bieżących kosztach eksploatacji samochodu na korzyść autogazu.

Należy podkreślić, iż ponad 90 % zużywanego w Polsce gazu skroplonego zaspokaja import i nabycie wewnątrzwspólnotowe tego produktu, głównie ze Wschodu. Polscy producenci posiadają jedynie kilkuprocentowy udział w tym rynku. Stąd też poziom cen gazu skroplonego do celów napędowych jest w znacznej mierze wypadkową sytuacji na rynkach światowych.

Biorąc powyższe pod uwagę, Minister Finansów nie planuje w obecnym stanie podjęcia decyzji o obniżeniu podatku akcyzowego od paliw stosowanych do napędu pojazdów silnikowych.

Dziękując za zainteresowanie tym problemem, zapewniam Pana Redaktora, iż Minister Finansów pozostaje otwarty na wszelkie konstruktywne propozycje dotyczące usprawnienia systemu prawa podatkowego.

z pozdrowieniem

Z upoważnienia Ministra Finansów
PODSEKRETARZ STANU

Jacek Kapica