



## KOALICJA NA RZECZ AUTOGAZU

Warszawa, 21 kwietnia 2008 r.

**Pan Donald Tusk**  
**Prezes Rady Ministrów RP**

Szanowny Panie Premierze,

W imieniu Koalicji Na Rzecz Autogazu – Związku Pracodawców, społecznej organizacji zrzeszającej podmioty z branży gazu płynnego i ziemnego (LPG i CNG), zarejestrowanej w Rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową pod nr 00032, wyrażamy stanowczy sprzeciw przeciwko podwyższeniu stawek akcyzy dla paliw gazowych przeznaczonych do napędu silników spalinowych zawartych w projekcie Ministerstwa Finansów Ustawy o podatku akcyzowym z 10. 04. 2008 r. Jednocześnie wnosimy o zachowanie wspomnianych stawek podatku akcyzowego od autogazów LPG i CNG na dotychczasowym poziomie.

Pan Premier był łaskaw powiedzieć w swoim exposé: „Będziemy wspierać przedsiębiorczość. Wreszcie zmienimy prawo – i to jest twarda zapowiedź – które ludziom, przedsiębiorcom, nie pomaga, a utrudnia działalność gospodarczą. Naczelną zasadą polityki finansowej mojego rządu będzie, w związku z tym, stopniowe obniżanie podatków i innych danin publicznych. Dotyczy to i musi to dotyczyć wszystkich: i tych mniej zamożnych, i tych bogatszych. Wszyscy mają prawo do tego, aby państwo przyjęło wreszcie kierunek na obniżanie podatków i danin publicznych. Będziemy prowadzili tę politykę rozważnie, to musi być rozważny marsz, ale chcę, aby był to marsz zawsze w jednym kierunku, zawsze w kierunku niższych podatków i zawsze w kierunku rezygnacji z nadmiernych, często zbędnych danin publicznych, jakie obywatel płaci na rzecz administracji.” Te ważne słowa dają nam nadzieję na pozytywne przyjęcie naszej sugestii jeszcze na szczycie Rady Ministrów.

Proponowana w projekcie Ustawy o podatku akcyzowym Art. 80 ust. 1 pkt. 12 ppkt. a) podwyżka akcyzy od gazu płynnego LPG używanego do napędu pojazdów samochodowych to zmiana stawki akcyzy od autogazu na 1100,- zł od 1000 kg. Wówczas podwyżka akcyzy od jednego litra wyniosłaby aż 23 gr netto. Dziś akcyza wynosi 695,- zł od 1000 kg., 39 groszy netto od 1 litra. (Aby dziś uzyskać samo tylko opodatkowanie litra tankowanego LPG brutto należy dodać do akcyzy 6 groszy opłaty paliwowej i uwzględnić 22% Vat od wówczas już 45 groszy – co daje łącznie 55 groszy). Gdyby udało się uchwalić projektowaną zmianę od 1 stycznia 2009 r. sama akcyza od 1 litra autogazu wyniosłaby aż 62 grosze (plus 6 gr opłaty paliwowej i 22% Vat dawałoby łącznie budżetowi aż 83 grosze samych podatków). Byłaby to najwyższa stawka akcyzy od autogazu LPG w Europie. Obecnie średnia cena 1 litra tankowanego LPG wynosi ok. 2,18 zł. Gdyby Ministerstwu Finansów udało się planowaną podwyżkę wprowadzić ta cena musiałaby wzrosnąć tylko z tytułu opodatkowania o aż 28 gr na litrze do 2,46 zł.

Dodatkowo projekt Ustawy o podatku akcyzowym Art. 80 ust. 1 pkt. 12 ppkt. b) określa stawkę akcyzy dla gazu ziemnego (metanu) CNG na poziomie 100,- zł od 1000 kg. Dotychczas to paliwo było obciążone stawką 0 podatku akcyzowego. Wprowadzenie planowanej podwyżki spowodowałoby wzrost ceny 1 m<sup>3</sup> tankowanego CNG o 7 groszy. Dziś 1 m<sup>3</sup> CNG tankowany na stacji (w Warszawie) zgodnie ze stawką taryfową ustaloną przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki łącznie z 22% Vat kosztuje 1,81 zł/m<sup>3</sup>.

Z uzasadnienia w/w projektu ustawy, wynika że w przypadku CNG wprowadza się akcyzę „aby nie zahamować inicjatyw gospodarczych związanych z coraz powszechniejszym użyciem CNG ...” oraz stwierdza się, że „zapropozowana stawka akcyzy na CNG nie powinna zatem mieć większego wpływu na planowane inwestycje związane z tworzeniem, lub rozbudową dotychczasowej infrastruktury jak i rozwojem flot zasilanych tym ekologicznym paliwem ...”. W przypadku LPG uzasadniając podwyżkę akcyzy stwierdza się, że „stawka ta zachowa swój proekologiczny charakter” oraz, że „nie powinna mieć istotnego wpływu na ilość montowanych instalacji gazowych w samochodach”.

Niestety poddajemy w wątpliwość szlachetność intencji Ministerstwa Finansów, które wynikać by mogły z uzasadnienia. Ponieważ dziś w Polsce w przypadku CNG planuje się naliczanie akcyzy od czegoś czego praktycznie jeszcze nie ma i co nie powstaje przy zerowej stawce akcyzy, a przy opodatkowaniu jakkolwiek akcyzą, nawet w bardzo niskiej stawce, z bardzo dużym prawdopodobieństwem nigdy nie powstanie. Zatem także nigdy nie przyniesie założonego wzrostu dochodów budżetowych o ok. 0,3 mln zł.

W przypadku LPG podstawowym czynnikiem, który spowodował rozwój rynku autogazu w Polsce, pierwszego w Europie, była ok. 50% relacja ceny litra LPG do ceny benzyny bezołowiowej. Należy uwzględnić koszt montażu instalacji oraz większe zużycie paliwa gazowego. Po wprowadzeniu proponowanej podwyżki akcyzy, biorąc pod uwagę nawet obecnie wysokie średnie ceny 1 litra benzyny bezołowiowej, autogaz mógłby być tańszy od benzyny już jedynie o ok. 43%. To może okazać się za mało, aby podtrzymać zainteresowanie alternatywnym paliwem wśród polskich kierowców.

Jednocześnie tak wysoka podwyżka akcyzy z pewnością wystarczy, aby polski rynek autogazu wzbogacił o przewidziane w uzasadnieniu ok. 700 mln zł nie budżet państwa tylko „szara strefę”. Zwolnienie gazu płynnego LPG do celów opałowych z akcyzy sprawia, że gaz płynny z butli jest masowo przelewany przy pomocy tzw. „ośmiorniczek” do zbiorników stacji tankowania. O czym często dowiadujemy z informacji jakie zamieszcza na swojej stronie internetowej Służba Celna i tak dla przykładu: „W dniu 06. 12. 2007 r., w jednej z podłódzkich miejscowości, funkcjonariusze Wydziału Zwalczania Przemocności, wspólnie z pracownikami Urzędu Celnego II w Łodzi ujawnili kolejną nielegalną przepompownię gazu. Proceder polegał na przepompowywaniu gazu z 11 kg butli (gaz taki zwolniony jest z podatku akcyzowego) do zbiorników stacji LPG. W procesie tym wykorzystywane były prowizoryczne urządzenia (tzw. ośmiorniczki). Gaz ze zbiornika był następnie tankowany do baków samochodów. W czasie kontroli, na gorącym uczynku złapano pracownika stacji gazu. W chwili wejścia funkcjonariuszy zdążył już przepompować 31 butli, kolejne 90 czekało na swoją kolej. Z obecnych ustaleń wynika, iż proceder ten trwał co najmniej od roku. Miesięcznie przepompowywano tu około 26, 40 tys. litrów. Łączne straty Skarbu Państwa z tytułu samej tylko uszczuplonej akcyzy szacowane są na około 200 tys. zł”. Oprócz dotkliwych strat Skarbu Państwa taki proceder zagraża życiu i zdrowiu pracowników i klientów stacji autogazu oraz osób przebywających w pobliżu nielegalnych przepompowni. Te zdarzenia mają miejsce ponieważ zarówno do napędu jak i do ogrzewania używa się produktu o bardzo zbliżonym składzie chemicznym. Zaś nadmierne podwyższanie akcyzy na autogaz uczyni przedstawiony wyżej proceder tylko jeszcze bardziej opłacalnym i niestety coraz powszechniejszym.

Ostrzegamy też zawnazas przed szczęśliwie jeszcze mało rozpowszechnionym w Polsce procederem używania w samochodach zamiast specjalistycznych zbiorników LPG, których konstrukcja jest bezpieczna i zgodna z Regulaminem EKG ONZ Nr 67 z poprawką 01, wkładanych w ich miejsce wymiennie butli 11 kg. To bardzo łatwe do zastosowania rozwiązanie zarówno ze względów technologicznych jak i konstrukcyjnych. Tak funkcjonowały pierwsze samochodowe instalacje LPG jeszcze w latach 80-tych. Dwie butle 11 kg bez zaworu bezpieczeństwa z powodzeniem mogą zastąpić jeden bezpieczny zbiornik o pojemności ok. 50 litrów autogazu co da użytkownikowi przy planowanej akcyzie 62 grosze od 1 litra jednorazową oszczędność rzędu 31 zł plus 3 zł z opłaty paliwowej. Czy to zjawisko nie będzie opłacalne i się nie upowszechni? Prawo Unii Europejskiej co prawda zabrania takich praktyk ze względów bezpieczeństwa, ale kto powstrzyma zdesperowanych użytkowników 2, 51 mln aut w Polsce jeśli ich jedynym motywem do zamontowania instalacji zasilania LPG była przewidywana oszczędność? Polacy to ciągle zbyt ubogie społeczeństwo, aby jeździć jedynie na benzynie.

Analizując polski rynek autogazu LPG zauważamy, że pomimo nie zmieniającej się od 2005 r. stawki podatku akcyzowego, przestał się już od lat dynamicznie rozwijać. Chociaż w 2007 sprzedano ok. 1, 80 mln ton autogazu to jest to zaledwie 2% wzrost w stosunku do roku ubiegłego, a sprzedaż autogazu stanowiła aż ok. 75% całego wolumenu gazu płynnego sprzedanego w Polsce. Był to jedyny segment rynku, który odnotował jakkolwiek wzrost. Ustabilizowała się zarówno sprzedaż samego paliwa jak i usług montażu urządzeń zasilania LPG. W 2007 roku zamontowano w autach ok. 200 tys. sztuk instalacji zasilania LPG, a liczbę aut zasilanych tym paliwem szacujemy na ok. 2, 51 mln szt. Jest to jednak jedynie ok. 9% wzrost w stosunku do roku 2006. Stąd wniosek, że podwyższenie stawki akcyzy od LPG do planowanej wysokości może doprowadzić tylko do stopniowej likwidacji rynku autogazu w Polsce.

Ze względów społecznych istotnym zagrożeniem jakie niesie ze sobą kwestionowana przez nas podwyżka stawki akcyzy od gazu płynnego LPG jest łatwy do przewidzenia proces likwidacji nie przynoszących zysków firm i miejsc pracy. Najszybciej upadną najsłabsze ogniwa branży, będące na bezpośrednim styku z użytkownikiem - ponad 7, 50 tys. warsztatów, wówczas pracę stracić może ok. 22, 50 tys. osób. Następnie stopniowej likwidacji ulegnie większość z ok. 6, 80 tys. stacji tankowania LPG w 80% opartych na kapitale drobnych właścicieli, wówczas pracę stracić może kolejne 18 tys. osób. W większości są to małe firmy rodzinne, na których opierają się gospodarki państw o dużym wroście gospodarczym. Kolejno przyjdzie czas na redukcję zatrudnienia w większych firmach, które nie mają jednak wystarczającego kapitału na przeczekanie złej koniunktury np. do następnych wyborów parlamentarnych. Ostatecznie pracę stracić może ponad 46 tys. osób zatrudnionych obecnie w ponad 12 tys. przedsiębiorstwach związanych dziś z całą branżą autogazu w Polsce.

Jednocześnie Ministerstwo Finansów poprzez doprowadzenie do nieopłacalności używania autogazu planuje faktyczne podwyższenie kosztów działalności gospodarczej wielu innych małych i średnich firm. W przeważającej mierze bowiem użytkownicy aut na gaz to firmowe floty pojazdów, lub pojedyncze osoby dojeżdżające do pracy, czy świadczące działalność gospodarczą np. taksówkarze. Podwyższy się także znacznie koszt funkcjonowania niektórych zakładów budżetowych. LPG jest używane np. w karetkach pogotowia, czy samochodach policji. To uderzy bezpośrednio w miliony ubogich, ale jednocześnie zaradnych życiowo Polaków. Podwyżka ceny tak popularnego w Polsce paliwa z powodu wzrostu akcyzy będzie też bardzo istotnym czynnikiem zwiększającym inflację.

Czerpiąc z dotychczasowych doświadczeń branży wskazujemy na cechę własną polskiego rynku autogazu, którą jest ogromne wyczulenie na wszelkie „manipulacje” Ministerstwa Finansów przy wysokości stawek podatkowych. Rynek gazu płynnego reaguje wówczas natychmiast i zatrzymuje się z dnia na dzień, a taka reakcja skutkuje natychmiastowym brakiem wpływu do budżetu państwa z tytułu wszystkich podatków.

Zjawiska spowodowane niewłaściwą polityką fiskalną rządu wystąpiły już wcześniej na rynkach europejskich, czego przykładem może być Anglia. Brytyjski rynek autogazu obecnie się odbudowuje, a sama królowa, w trosce o środowisko, używa samochodów o napędzie gazowym. W Wielkiej Brytanii gaz LPG obciążony jest niższym podatkiem niż benzyna. Posiadacze samochodów zasilanych LPG płacą też niższy podatek drogowy. W Londynie od 2 lat wprowadzona została opłata tzw. Congestion Charge (aby ograniczyć ruch w centrum Londynu), która wynosi 8 GBP dziennie. Jeśli zamontowana instalacja zasilania LPG znajduje się na liście tzw. „Powershift Register” wówczas auta te zwolnione są z opłaty 8 GBP dziennie.

Najbogatsze państwa członkowskie Unii Europejskiej w ostatnich latach stosują wiele ulg dotyczących autogazu: preferencyjne stawki podatku akcyzowego dla paliwa LPG, obniżenie podatku drogowego dla samochodów z napędem gazowym, ulgi w podatku Vat, lub bezpośrednią refundację kosztów montażu instalacji gazowej, brak ograniczeń w ruchu samochodów z instalacją gazową, gdy istnieje zakaz ruchu dla samochodów napędzanych benzyną i olejem napędowym. Rząd Francji wprowadził m.in. zwolnienia z podatku VAT od paliwa LPG dla taksówek (do 9, 80 tys. litrów rocznie) i autobusów miejskich (do 40 tys. litrów rocznie), 50% refundację podatku Vat od autogazu używanego przez pojazdy służbowe, oraz nałożył prawny obowiązek posiadania przez ministerialne parki samochodowe 20% aut zasilanych gazem.

Do państw poszukujących tańszych, alternatywnych źródeł napędu samochodów należą też Niemcy. Zgodnie z wprowadzaną w Niemczech "ekologiczną" reformą podatkową, ulgi stosowane dotąd jedynie przy napędzaniu gazem pojazdów sektora publicznego, zostają przedłużone i rozszerzone na samochody prywatne. W najbliższych latach w Niemczech ma być usunięta jeszcze jedna przeszkoda na drodze rozwoju napędu gazowego, jaką była rzadka do tej pory sieć stacji z dystrybutorami gazu. W 2006 r. niemiecki parlament podjął uchwałę o wydłużeniu do roku 2018 preferencji podatkowych (niższe podatki tzw. środowiskowy i od spalin) dla paliw alternatywnych – gazu ziemnego CNG i gazu płynnego LPG. Natomiast Bundestag także w 2006 r. podczas plenarnego głosowania zatwierdził brak podwyżek akcyzy od LPG i CNG używanych do napędu pojazdów samochodowych do 2018 r. Niemiecki rząd nie wprowadził co prawda żadnych dodatkowych ulg dla posiadaczy aut zasilanych LPG, ale w niektórych landach samorządy lokalne dopłacają do każdej nowo zamontowanej instalacji około 250 - 300 EUR.

Na początku każdego roku, rząd włoski przeznacza ok. 3 mln EUR na dofinansowania dla posiadaczy samochodów napędzanych LPG. Dofinansowanie nie obejmuje jedynie firm transportowych i leasingowych. Ten budżet wyczerpuje się już w przeciągu 3 - 4 miesięcy. We Włoszech dąży się jednocześnie do obniżenia stawki akcyzy od autogazu do poziomu minimalnego wymaganego przez UE, który wynosi 125 EUR od 1000 kg. Przypominamy, że poziom opodatkowania akcyzą autogazu LPG w Polsce już od lat przekroczył wymagany przez Unię Europejską minimalny poziom opodatkowania określony w Dyrektywie Rady 2003/96/WE.

Niestety w przypadku autogazu CNG nie jest możliwy do zastosowania w Polsce nawet minimalny poziom opodatkowania wynikający z Dyrektywy 2003/96/WE, czyli 2, 6 EUR od 1 gigadzula wartość kaloryczna brutto. Ponieważ jakakolwiek akcyza spowoduje jedynie zanik szczytkowych projektów na rynku CNG.

Po dokonaniu wyliczeń uwzględniających aktualne ceny detaliczne 1 m3 CNG tankowanego z dystrybutora do pojazdu samochodowego zwracamy się o wprowadzenie w Polsce zwolnienia od podatku akcyzowego gazu ziemnego w stanie gazowym (CNG), przeznaczonego do napędu silników spalinowych bez względu na kod CN, analogicznie tak jak to ma miejsce w przypadku gazu ziemnego przeznaczonego do celów opałowych (Art. 24 ust. 4). Zwolnienie takie jest możliwe na podstawie Dyrektywy Rady 2003/96/WE (Dz.U.UE L z 31.10.2003 r. z późn. zm.) która w Art. 15 ust. 1 stanowi: „1. Bez uszczerbku dla innych przepisów wspólnotowych, Państwa Członkowskie mogą przyznawać, pod kontrolą fiskalną, całkowite lub częściowe zwolnienia lub obniżki w zakresie poziomu opodatkowania wobec: a) produktów podlegających opodatkowaniu wykorzystywanych pod kontrolą fiskalną w dziedzinie projektów pilotażowych dla rozwoju technologicznego produktów bardziej przyjaznych dla środowiska lub w związku z paliwami z zasobów odnawialnych...”. Jak wynika z posiadanych przez nas informacji, gaz ziemny przeznaczony do napędu silników spalinowych spełnia wyżej wymienione kryteria. W tym samym Art. 15 pkt. 1 ppkt. g) Dyrektywa przewiduje, że zwolnienie z podatku może zostać przyznane do czasu, gdy krajowy udział gazu ziemnego w końcowym zużyciu energii osiągnie 25%. Obecnie krajowy udział w końcowym zużyciu wynosi ok. 13%. Istnieją zatem obiektywne przesłanki do zwolnienia z opodatkowania akcyzą gazu ziemnego CNG przeznaczonego do napędu silników spalinowych w Polsce pozostając jednocześnie w zgodzie z przepisami UE.

Rozumiejąc potrzeby budżetu państwa i popierając solidaryzm społeczny zwracamy się do Pana Premiera o wycofanie się rządu z planowanych zmian w zakresie podwyższenia stawki podatku akcyzowego od gazu płynnego LPG oraz zastosowanie zwolnienia z podatku akcyzowego dla gazu ziemnego CNG przeznaczonych do napędu silników spalinowych. Ponieważ oczekiwane wpływy z podwyżki akcyzy do budżetu od tych paliw nie będą możliwe do uzyskania, a decyzja o podwyżce napędzi inflację. Poza tym planowane wpływy mają niewielkie znaczenie w skali całego budżetu państwa, ale za to mają bardzo negatywny wydźwięk społeczny.

Deklarujemy gotowość do bezpośredniego spotkania z Panem Premierem, gdyby tylko zaistniała taka możliwość, podczas którego chcielibyśmy wyjaśnić nasze argumenty.

Licząc na zrozumienie pozostaję z poważaniem,

z up. Zarządu

Sylwia Popławska  
menedżer  
kom.: 502600579

**adres biura KNRA - ZP:**

Al. Jerozolimskie 44; pokój 728  
00-024 Warszawa  
tel./faks: 0 22 333 73 99  
e-mail: [biuro@knra.pl](mailto:biuro@knra.pl); [www.knra.pl](http://www.knra.pl)