



KOALICJA NA RZECZ AUTOGAZU

Warszawa, 14 kwietnia 2005 r.

Pan Jarosław Neneman
Podsekretarz Stanu,
Główny Rzecznik Dyscypliny Finansów Publicznych
Departament Podatku Akcyzowego
Ministerstwo Finansów

Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu Koalicji Na Rzecz Autogazu – Związku Pracodawców, społecznej organizacji zrzeszającej podmioty z branży gazu płynnego. Uprzejmie dziękujemy za możliwość udziału w konsultacjach zmiany ustawy o podatku akcyzowym wraz z pakietem wstępnych projektów aktów wykonawczych.

W ramach konsultacji pragniemy odnieść się do kluczowej dla naszej branży zmiany zapisanej w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym z 17. 03. 05 r., gdzie w Art. 65 pkt. 1 określono stawkę akcyzy dla gazu płynnego i metanu na 1 000,- zł od 1 000 kg gotowego wyrobu, stawka akcyzy dla paliw benzynowych pozostała natomiast na niezmiennym poziomie.

Jako długoletni społeczny konsultant Ministerstwa Finansów w zakresie ustalania stawek akcyzy, jesteśmy głęboko rozczarowani próbą ciągłego kompensowania przez MF braku przewidywanych wpływów do budżetu państwa podwyżką stawki podatku akcyzowego zarówno od gazu płynnego LPG jak i metanu w fazie płynnej LNG. Pomimo dotychczasowej konstruktywnej współpracy z MF, jesteśmy zmuszeni stanowczo sprzeciwić się zamieszczonej w projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym wysokości stawki akcyzy od gazu płynnego i metanu.

Biorąc po uwagę wydarzenia ostatnich tygodni i dni odnoszące się do planów MF zrównania stawek akcyzy na gaz płynny używany do napędu pojazdów oraz ten przeznaczony na cele opałowe, w ramach jedynie zmiany rozporządzenia w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego, niemal z dnia na dzień oraz bez żadnych konsultacji społecznych, nie możemy dopuścić do tak znaczącej podwyżki akcyzy od gazu płynnego i metanu nawet w stawce maksymalnej. Nauczeni ostatnim doświadczeniem nie mamy bowiem żadnej pewności, że Minister Finansów z przyczyn politycznych już tylko w drodze rozporządzenia nie sięgnie do tej maksymalnej stawki z dnia na dzień bez konsultacji.

Jeśli przyjmimy zaproponowany w projekcie zmienionej ustawy wariant, wówczas sama akcyza od autogazu wynosiłaby 0, 56 zł od 1 litra tankowanego paliwa plus 22% podatku Vat podrożyłoby cenę 1 litra autogazu aż o ok. 0, 20 zł. To z kolei obniżyłoby konkurencyjność autogazu w stosunku do benzyn poniżej progu opłacalności.

Czerpiąc z dotychczasowych doświadczeń, przypominamy cechę własną polskiej branży autogazu, którą jest ogromne wyczulenie na wszelkie „manipulacje” MF przy wysokości stawek podatkowych. Rynek gazu płynnego reaguje natychmiast się zatrzymując. Taka reakcja skutkuje natomiast brakiem wpływu do budżetu państwa z tytułu wszystkich podatków.

Cały czas mając na uwadze ostatecznie wydarzenia związane z planami MF zrównania stawek akcyzy na gaz płynny bez względu na jego przeznaczenie i jednocześnie podzielać dążenie MF do ograniczenia szarej strefy proponujemy następujące rozwiązanie:

- zachowanie w ustawie o podatku akcyzowym dla gazu płynnego i metanu obecnej stawki maksymalnej na poziomie 700,- zł od 1 000 kg

- bezprecedensowe obniżenie w rozporządzeniu Ministra Finansów akcyzy od gazu płynnego do poziomu 0, 30 zł od 1 litra, czyli do 534,- zł od 1 000 kg gotowego wyrobu bez względu na jego przeznaczenie

W przypadku rozporządzenia, w odniesieniu do gazu płynnego po raz pierwszy byłoby to posunięcie zgodne z jego tytułem: rozporządzenie w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego.

Zaproponowane przez nas rozwiązanie przyczyniłoby się do zniwelowania skutków społecznych wprowadzenia jednej stawki akcyzy na cały gaz płynny i umożliwiłoby w najprostszy sposób realizację projektu dot. zrównania stawek podatku akcyzowego, bez tworzenia kosztownego systemu rekompensat, w którym także od razu należy spodziewać się zjawiska szarej strefy.

Jednocześnie uwzględnienie przez MF zaproponowanego rozwiązania diametralnie zwiększyłoby wpływy do budżetu państwa z tytułu zapłaconego podatku akcyzowego od gazu płynnego.

Niestety jak dotychczas składy podatkowe nie rozwiązały problemu szarej strefy w branży gazu płynnego, a jedynie jej mechanizmy uległy pewnej modyfikacji. Dowodzi tego analiza ceny 1 litra autogazu na terenie Polski, na stacjach tankowania LPG. Jeśli podatek funkcjonuje zgodnie z prawem cena 1 litra autogazu netto po uwzględnieniu akcyzy wynosi: ok. 1, 22 zł plus 22% Vat plus ok. 0, 15 zł marży co daje ok. 1, 65 zł. Natomiast de facto cena 1 litra tankowanego autogazu w Polsce waha się od 1, 45 zł do 1, 80 zł.

Zaproponowana przez nas taktyka dla polskiego Ministerstwa Finansów w omawianym zakresie byłaby zgodna z polityką Unii Europejskiej, w zakresie przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej zawartych w Dyrektywie Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003.

Artykuł 15 w/w Dyrektywy zakłada: "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:

- g) gazu ziemnego w Państwach Członkowskich, w których udział gazu ziemnego w końcowym zużyciu energii był mniejszy niż 15% w 2000 r.;
- i) gazu ziemnego i gazu płynnego wykorzystywanych jako materiały pędne".

O własne rynki paliw alternatywnych na mocy *Artykułu 18* załącznik II Dyrektywy 2003/96/WE zadbały dotychczas niemal wszystkie państwa członkowskie stosując obniżone stawki podatkowe i zwolnienia z podatków bądź dla gazu płynnego (LPG), gazu ziemnego i metanu, bądź dla metanu wykorzystywanego jako paliwo w pojazdach silnikowych.

Przypominamy jednocześnie, że poziom opodatkowania akcyzą autogazu już od dawna przekroczył w Polsce minimalny europejski poziom opodatkowania określony w Dyrektywie Rady 2003/96/WE (125 Euro/1000 kg).

Podkreślamy także, że traktat z Maastricht zaliczył politykę ochrony środowiska do jednego z priorytetów działania UE. Postanowiono w nim, że wszelkie inicjatywy wspólnotowe w takich dziedzinach, jak: rolnictwo, rynek wewnętrzny, transport i energetyka muszą uwzględniać potrzeby ochrony środowiska. Także na mocy postanowień Protokołu z Kioto dotyczącego emisji gazów cieplarnianych bardzo istotną staje się emisja CO₂ w skali kraju: wzrost emisji spalin spowoduje konieczność dodatkowych opłat wpłacanych przez Polskę z tytułu podwyższonej emisji CO₂ do atmosfery.

Paliwa alternatywne LPG, CNG i LNG zawierające mniej węgla na 1 kg masy paliwa w porównaniu z paliwami benzynowymi, po spaleniu emitują mniej dwutlenku węgla. Tym samym wpływają korzystnie na zmniejszenie obciążenia danego kraju w bilansie CO₂. Przy zastosowaniu preferencyjnych stawek podatku akcyzowego dla gazu płynnego Polska miałaby szanse osiągać co raz większe wymierne

korzyści na rynku handlu prawami do emisji CO2 przyznanymi przez Komisję Europejską.

Dotychczas rynek autogazu w Polsce rozwijał się bez polityki ochronnej ze strony państwa. Brak dodatkowego wsparcia dla rynku autogazu w Polsce sprawia, że polski rynek staje się mniej konkurencyjny w stosunku do Włoch, Anglii i innych krajów UE posiadających od dawna system bodźców motywujących obywateli do montowania instalacji autogazowych. Są to np. dofinansowania w formie dotacji z budżetu państwa z tytułu montażu instalacji LPG, lub ulgi podatkowe. Brak tego typu rozwiązań w Polsce sprawił, że jedynym bodźcem stymulującym rozwój rynku autogazu była cena tego paliwa.

Wzrost ceny autogazu o ok. 20 groszy brutto ze względu na zmianę stawki podatku akcyzowego spowoduje znaczne zmniejszenie konkurencyjności tego paliwa w stosunku do tradycyjnych paliw benzynowych. Podnoszony często argument zmniejszania się wpływów do budżetu państwa z tytułu spadku sprzedaży benzyn w związku ze wzrostem sprzedaży autogazu jest argumentem fałszywym. Fałszywość tego twierdzenia polega na tym, że spadek sprzedaży paliw benzynowych występuje na całym świecie i jest dowodem rozwoju rynku motoryzacyjnego. Światowy rynek motoryzacyjny dąży bowiem do co raz to bardziej paliwo oszczędnych rozwiązań konstrukcyjnych silników. Obserwujemy także co raz powszechniejsze użycie silników Diesla. Tych światowych tendencji nic nie powstrzyma, tak jak nie powstrzyma rozwoju technicznego.

Dodatkowo Koalicja Na Rzecz Autogazu – Związek Pracodawców już od ponad roku postuluje, aby na mocy rozporządzenia MF w Polsce także w stosunku do metanu w fazie płynnej LNG używanego w celach napędowych zastosowano 0 stawkę podatku akcyzowego, analogicznie jak to ma miejsce w przypadku metanu sprężonego określanego CNG. Ponieważ proponując już dziś naliczanie akcyzy od metanu w fazie płynnej LNG trzeba zdawać sobie sprawę, że nakłada się podatek na coś czego jeszcze nie ma i w naszej ocenie przynajmniej w ciągu 8-10 lat nie wystąpi na szerszą skalę.

Licząc na przyjęcie naszej propozycji oraz argumentów pozostaję z poważaniem,

Jerzy Maliński
Przewodniczący Zarządu

Adres Biura KNRA - ZP:

Al. Jerozolimskie 44; 7 piętro; pokój 728

00-024 Warszawa

tel./fax: 0 (...) (22) 333 73 99; email: biuro@knra.pl