



KOALICJA NA RZECZ AUTOGAZU

Warszawa, 09 grudnia 2005 r.

Pan Kazimierz Marcinkiewicz
Prezes Rady Ministrów RP

Szanowny Panie Premierze,

W imieniu Koalicji Na Rzecz Autogazu – Związku Pracodawców, społecznej organizacji zrzeszającej podmioty z branży gazu płynnego. Wyrażamy stanowczy sprzeciw przeciwko zmianom zawartym w projekcie Ministerstwa Finansów z 02. 12. 2005 r. Ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym Art. 65 pkt. 1.

Pan Premier 07. 12. 2005 r. uzasadniając projekt budżetu w Sejmie raczył nazwać kołami zamachowymi gospodarki: niskie ceny paliw oraz niskie koszty działalności gospodarczej. Niestety to bardzo trafne założenie nie znajduje odzwierciedlenia w faktycznie planowanych zmianach w opodatkowaniu paliw podatkiem akcyzowym.

W Art. 65 pkt. 1 projektu w/w Ustawy ustala się po raz pierwszy jedną stawkę akcyzy na wyroby energetyczne rozumiane jako paliwa benzynowe i gaz płynny w wysokości 2 000 zł od 1 000 litrów. W Uzasadnieniu Ministerstwo Finansów informuje lakonicznie, że jest to jedynie zmiana nazewnictwa w związku z Dyrektywą Rady 2003/96/WE. Zgodnie z Dyrektywą Rady 2003/96/WE nazewnictwo brzmi: produkty energetyczne i energia elektryczna. Jednak Załącznik nr 1 tabela A i tabela B (integralna część tej Dyrektywy) rozróżnia i nazywa precyzyjnie różne produkty energetyczne określając ich minimalne poziomy opodatkowania nie tylko ze względu na rodzaj paliwa, ale także ze względu na jego przeznaczenie i tak dla paliw silnikowych np.: gaz płynny 125 Euro od 1 000 kg; benzyna bezołowiowa 359 Euro od 1 000 litrów. Zatem jednolite nazewnictwo nie jest żadną przeszkodą w różnicowaniu stawek jak to miało miejsce dotychczas w polskim ustawodawstwie.

Powyższe uzasadnienie odczytujemy jako pretekst do powrotu, do ustalania stawek podatku akcyzowego wyłącznie w drodze rozporządzenia przez Ministra Finansów. Swoboda Ministra Finansów w tym zakresie została ograniczona przez Sejm w Ustawie o zmianie ustawy o podatku akcyzowym z 28. 07. 2005 r., w której to Sejm RP wyraził wolę, aby Minister Finansów miał prawo jedynie do obniżania stawek akcyzy, nie godząc się jednocześnie, by Minister Finansów dysponował tak dużą dowolnością w zakresie ustanawiania stawek akcyzy, w tym także od autogazu. Dawało to biznesowi paliwowemu w Polsce długo oczekiwaną stabilizację i pewność jutra.

Skoro Ministerstwo Finansów, jak to obecnie deklaruje, nie ma zamiaru nigdy zrównać stawki akcyzy od LPG używanego do napędu pojazdów i od innych paliw benzynowych w rozporządzeniu, to dlaczego nie dać wyrazu tej intencji już w samej Ustawie? Nauczeni doświadczeniem ostatnich lat nie mamy bowiem żadnej pewności, że Minister Finansów z przyczyn politycznych już tylko w drodze rozporządzenia nie sięgnie do maksymalnej stawki akcyzy na wyroby energetyczne z dnia na dzień, bez zbędnych w tym wypadku konsultacji społecznych.

W sprawie projektu Ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym z 02. 12. 2005 r. także nie zostały przewidziane konsultacje społeczne, choć są prawem wymagane. Konsultowany był jedynie projekt z 17. 03. 2005 r. zakładający w Art. 65 ust. 1 rozróżnienie stawek w sposób następujący: paliwa silnikowe 2 000 zł od 1 000 litrów; oleje opałowe, gaz płynny i metan 1 000 zł od 1 000 kg.

Podstawowym czynnikiem, który spowodował rozwój rynku autogazu w Polsce, pierwszego w Europie i drugiego na świecie, była 50%-40% relacja ceny LPG do ceny benzyny bezołowiowej. Biorąc pod uwagę planowane zmiany, ten rynek może w każdej chwili dotknąć ogromna podwyżka. Dziś udział w cenie jednego litra tankowanego autogazu maksymalnej stawki podatku akcyzowego i nie podlegającego odliczeniu podatku Vat to kwota 0, 47 zł (47 groszy). Projekt nowej Ustawy podwyższa tą samą kwotę do 2, 44 zł. Jeśli cena LPG

używanego do napędu pojazdów wzrosłaby o prawie 2 zł tylko z tytułu wzrostu akcyzy, kto w Polsce jeszcze będzie jeździł na gazie?

Pana Premiera od „solidarnej Polski” nie trzeba przekonywać, że polskie społeczeństwo jest ciągle jeszcze w większości ubogie. Planując uniemożliwienie wyboru pomiędzy droższą benzyną i tańszym gazem Ministerstwo Finansów nie tylko pozbawia polskich obywateli prawa wyboru paliwa, ale także uderza bezpośrednio dziś w 2 miliony ubogich, ale jednocześnie zaradnych życiowo Polaków, użytkowników aut zasilanych LPG.

Jednocześnie Ministerstwo Finansów poprzez doprowadzenie do nieopłacalności używania autogazu planuje faktyczne podwyższenie kosztów działalności gospodarczej wielu małych i średnich firm. W przeważającej mierze bowiem użytkownicy aut na gaz to firmowe floty pojazdów, lub pojedyncze osoby świadczące działalność gospodarczą np. prawie w 100% taksówkarze.

Istotnym zagrożeniem jakie niesie ze sobą kwestionowany przez nas projekt Ustawy jest łatwy do przewidzenia proces likwidacji nie przynoszących zysków firm i miejsc pracy. Najszybciej upadną najsłabsze ogniwa branży, będące na bezpośrednim styku z użytkownikiem - blisko 7 500 warsztatów, wówczas pracę stracić może blisko 22 500 osób. Następnie stopniowej likwidacji ulegnie większość z ok. 5 900 stacji tankowania LPG w 80% opartych na kapitale drobnych właścicieli, wówczas pracę stracić może kolejne 17 700 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. czterech lat do następnych wyborów parlamentarnych. Ostatecznie pracę stracić może blisko 45 200 osób zatrudnionych obecnie w ponad 11 000 przedsiębiorstwach związanych dziś z całą branżą autogazu w Polsce.

W państwach Unii Europejskiej sukces autogazu wiąże się przede wszystkim z polityką rządową ukierunkowaną na propagowanie tego paliwa. Zgodnie z dyrektywami Rady UE, w trosce o zapobieganie efektowi cieplarnianemu, państwa te w ostatnich latach obniżają akcyzę na autogaz oraz stosują wiele ulg i zachęt do stosowania tego paliwa. W Polsce jak dotąd nie możemy poszczycić się preferencyjną polityką rządu w stosunku do autogazu, a w związku z kwestionowanymi przez nas planami Ministerstwa Finansów odnosimy wrażenie wręcz przeciwnie.

Polskiego autogazu (jedynego segmentu w branży LPG obciążonego akcyzą) w całej historii tego rynku nie spotkała ani jedna obniżka stawki akcyzy w drodze rozporządzenia Ministra Finansów i rosnąć stopniowo każdego roku akcyza od LPG osiągnęła obecnie niemal maksymalny poziom zapisany w obowiązującej Ustawie. Natomiast w przypadku paliw benzynowych Minister Finansów była łaskaw już siedmiokrotnie w ostatnich latach akcyzę obniżyć.

Zupełnie inaczej rzecz się ma w najbogatszych nawet krajach Unii Europejskiej. Państwa członkowskie UE 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 bogatej Francji wprowadził m.in. zwolnienia z podatku VAT od paliwa LPG dla taksówek (do 9800 litrów rocznie) i autobusów miejskich (do 40 000 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 dołączyły także bogate Niemcy. Obywatele tego kraju chcą przestawiać się na napęd gazowy. Zgodnie z wprowadzaną w Niemczech "ekologiczną" reformą podatkową, ulgi stosowane dotąd jedynie przy napędzaniu gazem pojazdów sektora publicznego, zostają przedłużone do roku 2009 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.

Przypominamy jednocześnie, że poziom opodatkowania akcyzą autogazu w Polsce już od dawna przekroczył wymagany przez Unię Europejską minimalny poziom opodatkowania określony w Dyrektywie Rady 2003/96/WE

na 125 Euro od 1000 kg i od 01. 01. 2005 r. na mocy Rozporządzenia Ministra Finansów wynosi 695 zł od 1000 kg.

Czerpiąc z dotychczasowych doświadczeń 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.

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 coraz to bardziej paliwo oszczędnych rozwiązań konstrukcyjnych silników. Obserwujemy także coraz powszechniejsze użycie silników Diesla. Tych światowych tendencji nic nie powstrzyma, tak jak nic nie powstrzyma rozwoju technicznego.

Nigdy jak dotąd polski autogaz nie znalazł się w tak drastycznym położeniu jakie zakłada projekt Ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym Art. 65 pkt. 1 - nie był opodatkowany tak samo jak paliwa benzynowe. Co w naszej ocenie jest równoznaczne z likwidacją w krótkim czasie całej branży. Takie zjawiska spowodowane niewłaściwą polityką fiskalną rządu wystąpiły już wcześniej na rynkach europejskich, czego przykładem może być Anglia. Angielski rynek autogazu obecnie się odbudowuje, a sama królowa, w trosce o środowisko, używa samochodów o napędzie gazowym. Czy polski rząd posiadając opisaną wyżej wiedzę nie powinien być w przypadku polskiego rynku autogazu mądry przed szkodą? Traktując to pytanie jako retoryczne zwracamy się do Pana Premiera o wycofanie się rządu z planowanych zmian w w/w zakresie.

Deklarujemy jednocześnie gotowość do bezpośredniego spotkania z Panem Premierem, gdyby tylko zaistniała taka możliwość, podczas którego chcielibyśmy przekazać dodatkowe argumenty.

Licząc na zrozumienie dla naszego zaniepokojenia pozostaję z poważaniem,

Jerzy Maliński
Przewodniczący Zarządu

Adres Biura KNRA - ZP:

Al. Jerozolimskie 44; 7 piętro; pokój 728

00-024 Warszawa

tel./faks: 0 22 333 73 99; kom.: 502600579

email: biuro@knra.pl

www.knra.pl