

## U Z A S A D N I E N I E

Projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o obrocie instrumentami finansowymi ma na celu wdrożenie przepisów dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz. Urz. UE L 283 z 31.10.2003, str. 51, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 9, t. 1, str. 405, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2003/96/WE”.

Dyrektywa 2003/96/WE zobowiązuje Państwa Członkowskie do ustalania poziomu opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej nie niższego niż minimalne poziomy opodatkowania określone w załączniku nr I tabeli A do ww. dyrektywy. Zgodnie z dyrektywą poziom minimalnego opodatkowania wynosi dla:

- benzyny bezołowiowej o kodach CN: 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 i 2710 11 49 – 359 euro za 1.000 l,
- oleju napędowego o kodach CN: 2710 19 41 do 2710 19 49 – 330 euro za 1.000 l.

Zgodnie z wynegocjowanym przez Polskę okresem przejściowym w zakresie stosowania dyrektywy 2003/96/WE od dnia 1 stycznia 2008 r. poziom opodatkowania podatkiem akcyzowym oleju napędowego, wykorzystywanego jako materiał pędny, nie może być niższy niż 274 euro za 1.000 l, od dnia 1 stycznia 2010 r. – nie niższy niż 302 euro za 1.000 l, aby z dniem 1 stycznia 2012 r. osiągnąć poziom 330 euro za 1.000 l. W świetle dyrektywy dla benzyny bezołowiowej stawka podatku akcyzowego wynosi 359 euro. Okres przejściowy w tym zakresie dla Polski skończył się z dniem 1 stycznia 2009 r.

Obowiązujące w 2009 r. stawki podatku akcyzowego przewidziane w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, z późn. zm.) są zgodne z przepisami dyrektywy 2003/96/WE oraz wynegocjowanym okresem przejściowym i wynoszą:

- dla benzyn silnikowych o kodach CN 2710 11 45 lub 2710 11 49 – 1 565,00 zł/1.000 l;
- dla olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 41 – 1 048,00 zł/1.000 l.

Zgodnie z art. 37h ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.) wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, z wyłączeniem biokomponentów, stanowiących samoistne paliwa, wykorzystywanych do napędu pojazdów, podlega opłacie paliwowej. Opłata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego, z tym że kwota stanowiąca 80 % opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, a kwota stanowiąca 20 % tej opłaty – przychód Funduszu Kolejowego.

Opłacie paliwowej podlegają:

- benzyny silnikowe o kodach: CN 2710 11 45 i CN 2710 11 49,
- oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 41,
- gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe oraz gazowe węglowodory alifatyczne skroplone i w stanie gazowym, przeznaczone do napędu pojazdów samochodowych o kodach: CN 2711 i CN 2901,
- wyroby przeznaczone do napędu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem stanowiących samoistne paliwa biokomponentów w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1199, z późn. zm.) – bez względu na kod CN.

W 2009 r. stawka opłaty paliwowej wynosi 115,76 zł za tonę wszystkich ww. paliw silnikowych i gazów.

Zgodnie z preambułą dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej Państwa Członkowskie spełniają wymagania odnośnie do minimalnych poziomów opodatkowania, jeżeli całość pobranych przez nie, jako podatki pośrednie, opłat nie jest niższa od wspólnotowych minimalnych poziomów opodatkowania. Zatem opłata paliwowa jest jednym z czynników mających wpływ na wypełnienie wymogu minimalnego opodatkowania. Dlatego też przyjęto, że wynikająca z dyrektywy 2003/96/WE konieczność wypełnienia kryterium wspólnotowego minimalnego opodatkowania w stosunku do oleju napędowego zostanie zrealizowana przez podwyższenie stawki opłaty paliwowej bez zmiany stawki podatku akcyzowego.

Dla Państw Członkowskich, które nie przyjęły euro, wartość euro wyrażona w walutach krajowych mająca zastosowanie do wartości poziomów opodatkowania jest ustalana raz w roku. Stosuje się kursy obowiązujące w pierwszym dniu roboczym października, opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Kursy te stosuje się od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego. Zgodnie z opublikowanymi w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej Nr 237C z dnia 2 października 2009 r. kursami walutowymi euro, obowiązujący w pierwszym dniu roboczym października 2009 r. kurs 1 euro wynosi 4,245 zł.

Przyjmując kurs 1 euro – 4,245 zł, minimalna stawka opodatkowania wymagana od dnia 1 stycznia 2010 r. dla oleju napędowego powinna wynosić 1 281,99 zł za 1.000 l. Na poziom minimalnego opodatkowania składa się poziom stawki podatku akcyzowego oraz stawki opłaty paliwowej, które wynoszą odpowiednio 1 048,00 zł za 1.000 l i 92,61 zł za 1.000 l, co daje łączną kwotę 1 140,61 zł za 1.000 l. Różnica między wymaganą minimalną stawką opodatkowania a obecnym poziomem opodatkowania oleju napędowego wynosi 141,38 zł za 1.000 l. Zatem o tę różnicę między minimalną stawką opodatkowania wymaganą przepisami dyrektywy 2003/96/WE a obecnym poziomem opodatkowania dokonano podwyższenia stawki opłaty paliwowej dla oleju napędowego, która począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r. powinna wynosić 233,99 zł za 1.000 l.

Art. 1 projektu ustawy przewiduje zmiany w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, które zgodnie z przepisami ww. dyrektywy 2003/96/WE wprowadzają odrębną stawkę opłaty paliwowej dla oleju napędowego w wysokości 233,99 zł za 1.000 l. Ponadto przyjęto 1.000 l jako jednostkę do naliczania stawki opłaty paliwowej dla oleju napędowego, w celu zachowania miar zgodnych z przepisami dyrektywy 2003/96/WE oraz z przepisami ustawy o podatku akcyzowym.

Podobnie dokonano przeliczenia stawki opłaty paliwowej dla benzyn silnikowych z kilogramów na litry, co także jest zgodne z przepisami dyrektywy 2003/96/WE. Dla pozostałych rodzajów paliwa silnikowego i gazu stawka opłaty paliwowej nadal będzie ustalana w kilogramach, co jest również zgodne z przepisami dyrektywy 2003/96/WE. Ponadto przy ustalaniu stawki opłaty paliwowej dla benzyn silnikowych, gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych oraz gazowych węglowodorów alifatycznych skroplonych i w stanie gazowym, przeznaczonych do napędu pojazdów samochodowych oraz innych wyrobów przeznaczonych do użycia, oferowanych na sprzedaż lub używanych do napędu silników spalinowych – przyjęto zwaloryzowaną stawkę opłaty

paliwowej ustaloną na rok 2010. Oznacza to, iż już w przedmiotowym projekcie ustawy zwaloryzowano obecnie obowiązującą stawkę opłaty (115,76 zł za 1.000 kg) o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów 2009 r., wynoszący 3,5 %, a ogłoszony w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 14 października 2009 r. w sprawie wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów 2009 r. Po zastosowaniu do tego wskaźnika oraz po zaokrągleniu stawki w górę do pełnych groszy – na rok 2010 stawka opłaty paliwowej wynosić powinna 119,82 zł za 1.000 kg dla paliw i gazów silnikowych innych niż olej napędowy i benzyny silnikowe.

Art. 2 projektu ustawy przewiduje zmiany w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi (Dz. U. Nr 183, poz. 1538, z późn. zm.) w zakresie zrównania wymagań dla obligacji emitowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego z wymaganiami dla obligacji skarbowych.

Banki nabywające na rynku pierwotnym obligacje nie mogą bez zezwolenia na prowadzenie działalności maklerskiej zbywać obligacji dopuszczonych do obrotu zorganizowanego. W takiej sytuacji muszą korzystać z pośrednictwa firm inwestycyjnych. Oznacza to brak możliwości dokonywania obrotu obligacjami na rynku międzybankowym. Jednocześnie ma to wpływ na zwiększone koszty obsługi obligacji, gdyż banki, nabywając na rynku pierwotnym obligacje, biorą pod uwagę koszty, jakie muszą zostać przez nie poniesione za korzystanie z usług firm inwestycyjnych. Dlatego też niezbędne jest wprowadzenie zmian umożliwiających nabywanie i zbywanie obligacji bez zezwolenia na prowadzenie działalności maklerskiej i zrównanie obligacji emitowanych na rzecz KFD w tym zakresie z obligacjami skarbowymi, którymi obrót, zgodnie z art. 70 ust. 2 pkt 1 ustawy o obrocie instrumentami finansowymi w zakresie w nim określonym, nie wymaga zezwolenia na prowadzenie działalności maklerskiej.

Art. 3 projektu ustawy określa termin wejścia w życie projektowanej regulacji. Projektowane przepisy wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. W trakcie prac legislacyjnych nad niniejszym projektem żadne podmioty o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową, nie zgłosiły zainteresowania pracami nad tym projektem.

Projekt ustawy jest zgodny z przepisami Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt ustawy oddziałuje na producentów oraz importerów paliw silnikowych lub gazu, na podmioty dokonujące nabycia wewnątrzspółnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych lub gazu oraz inne podmioty podlegające na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych lub gazu, a także na podmioty kupujące przedmiotowe paliwa silnikowe lub gazy.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa,
- 2) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa,
- 3) Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych, Warszawa,
- 4) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, Warszawa,
- 5) Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa,
- 6) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Świętokrzyski,
- 7) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno k. Piły,
- 8) Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz,
- 9) Małopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych, Kraków,
- 10) Banku Gospodarstwa Krajowego,
- 11) Polskiego Kongresu Drogowego,
- 12) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa.

W trakcie konsultacji społecznych swoje opinie zgłosili: Polski Kongres Drogowy, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Polska Izba Gazu Płynnego, Bank

Gospodarstwa Krajowego i Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego.

Uwagi Banku Gospodarstwa Krajowego o charakterze redakcyjno-porządkowym zostały uwzględnione.

Polski Kongres Drogowy i Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa pozytywnie zaopiniowały zwiększenie stawek opłaty paliwowej dla oleju napędowego. Natomiast zgłosiły uwagi do proporcji podziału wpływów z opłaty paliwowej między Krajowym Funduszem Drogowym a Funduszem Kolejowym, proponując zwiększenie wpływów z opłaty paliwowej do Krajowego Funduszu Drogowego. Uwagi te nie mogły zostać uwzględnione ze względu na plany resortu infrastruktury w zakresie prowadzenia spójnej polityki transportowej państwa.

Polska Izba Gazu Płynnego oraz Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego zgłosiły uwagi do wzrostu opłaty paliwowej od oleju napędowego i postulowały o wystąpienie przez Rząd RP do Komisji Europejskiej o odroczenie wykonania realizacji dyrektywy 2003/96/WE do 2012 r. z racji sytuacji kryzysowej w gospodarce, w szczególności w transporcie. Uwagi te nie zostały uwzględnione ze względu na fakt, iż już w momencie negocjacji przedakcesyjnych Polska uzyskała okres przejściowy w zakresie tej dyrektywy i byłoby to już drugie wystąpienie w tej samej sprawie.

### 3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt przedmiotowej ustawy nie będzie miał bezpośredniego wpływu na budżet państwa. Rozwiązania proponowane w projekcie ustawy będą miały pozytywne skutki zarówno dla Krajowego Funduszu Drogowego, jak i Funduszu Kolejowego.

Ogółem planowany wzrost dochodów z tytułu wzrostu opłaty paliwowej wyniósłby ok. 2,2 mld zł rocznie, przy podwyższeniu ceny 1 litra oleju napędowego o ok. 16 gr brutto.

### 4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Proponowany wzrost opłaty paliwowej spowoduje wzrost ceny 1 litra oleju napędowego o ok. 16 gr brutto (ok. 4 % ceny paliwa). Podwyższenie stawki opłaty paliwowej dla oleju napędowego będzie miało bezpośredni wpływ na przedsiębiorczość, zwłaszcza branży transportowej oraz pozostałych branż. Jednak biorąc pod uwagę wielkość podwyżki (4 %), nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu projektowanej ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na sytuację i rozwój regionalny.