

Projekt z dnia 01.06.2006 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW¹⁾
z dnia 2006 r.

zmieniające rozporządzenie
w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego

Na podstawie art. 65 ust. 2, art. 69 ust. 5, art. 70 ust. 5, art. 71 ust. 5, art. 72 ust. 5, art. 73 ust. 7 i art. 75 ust. 3 ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 29, poz. 257 i Nr 68, poz. 623 oraz z 2005 r. Nr 160, poz. 1341) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 22 kwietnia 2004 r. w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego (Dz. U. Nr 87, poz. 825, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stawki akcyzy określone w art. 65 ust. 1 lit. a i d, art. 69 ust. 4, art. 70 ust. 4, art. 71 ust. 4, art. 72 ust. 4 i art. 75 ust. 1 ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym, zwanej dalej „ustawą”, obniża się do wysokości określonej w:”

2) uchyla się § 3 i 4;

3) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

a) uchyla się poz. 2 ,

b) poz. 8 otrzymuje brzmienie:

1	2	3	4
„8	bez względu na symbol PKWiU	Gaz płynny ⁴⁾ – propan, butan, mieszaniny propanu – butanu, inne gazy płynne - służące do napędu pojazdów samochodowych	1.000,00 zł/1.000 kg”

c) poz. 29 otrzymuje brzmienie:

1	2	3	4
„29		Wyroby nie wymienione w poz. 1-28	0 (stawka zero)”

4) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

a) w poz. 1 w pkt 3:

- lit. b otrzymuje brzmienie:

1	2	3	4
	„2710 19 41 2710 19 45 2710 19 49	b) pozostałe oleje napędowe przeznaczone na cele opałowe	1.139,00 zł/1.000 l”

- uchyla się lit. c:

b) poz. 4 otrzymuje brzmienie:

1	2	3	4
„4	bez względu na kod CN	Gaz płynny ⁴⁾ – propan, butan, mieszaniny propanu – butanu, inne gazy płynne - służące do napędu pojazdów samochodowych	1.000,00 zł/1.000 kg”

c) poz. 24 otrzymuje brzmienie:

1	2	3	4
„24		Wyroby nie wymienione w poz. 1-23	0 (stawka zero)”

§ 2. Jeżeli obowiązek podatkowy w akcyzie powstał przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się dotychczasowe stawki akcyzy.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 września 2006 r.

MINISTER FINANSÓW

- 1) Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej - finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. Nr 220, poz. 1887).
- 2) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 113, poz. 1190, Nr 256, poz. 2570 i Nr 279, poz. 2763 oraz z 2005 r. Nr 40, poz.380, Nr 103, poz. 865, Nr 177, poz. 1473, Nr 180, poz. 1498, Nr 239, poz. 2013 i Nr 266, poz. 2237.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie wydaje się w związku z nowelizacją art. 65 ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. *o podatku akcyzowym* (Dz.U. Nr 29, poz. 257 z późn. zm.).

W art. 65 ust. 1 ustawy określone zostały stawki akcyzy na:

- a) paliwa silnikowe w wysokości 2.000 zł od 1.000 litrów gotowego wyrobu,
- b) oleje opałowe przeznaczone na cele opałowe, z których 30% lub więcej objętościowo destyluje przy 350⁰ C lub których gęstość w temperaturze 15⁰ C jest niższa od 890 kg/m³, – w wysokości 1.139,00 zł od 1000 litrów gotowego wyrobu,
- c) pozostałe oleje opałowe przeznaczone na cele opałowe w wysokości 1.284,00 z od 1000 kilogramów gotowego wyrobu,
- d) gaz płynny i metan używane do napędu pojazdów samochodowych w wysokości 1.100,00 zł od 1.000 kilogramów gotowego wyrobu.

Jako, że stawki akcyzy na wyroby akcyzowe określone w pkt b i c nie podlegają obniżeniu w drodze rozporządzenia, a zatem w celu dostosowania do zapisów ustawowych następuje konieczność zmiany aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 kwietnia 2004 r. w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego w zakresie:

1. Zmiany zapisu w § 2 ust. 1 polegającej na dodaniu po wyrazach „ w art. 65 ust. 1” wyrazów „ lit. a i d. Oznacza to, iż Minister Finansów na mocy delegacji art. 65 ust. 2 ustawy może w drodze rozporządzenia obniżyć jedynie ustawowe stawki akcyzy określone na paliwa silnikowe i gaz płynny i metan używane do napędu pojazdów samochodowych.

2. Uchylenia § 3 i 4 rozporządzenia.

Uregulowania § 3 dotyczące parametrów fizyko-chemicznych, tj. gęstości i destylacji, dla olejów opałowych przeznaczonych na cele opałowe są określone w odrębnych przepisach, tj. rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 30 maja 2005 r. *w sprawie znakowania i barwienia paliw silnikowych oraz olejów opałowych do celów kontroli obrotu* (Dz.U. Nr 96, poz. 815 z późn. zm.), jak również zostały określone w nowelizowanym art. 65 ust. 1 ustawy *o podatku akcyzowym*.

Przepisy § 4 rozporządzenia dotyczą obowiązku zbierania przez sprzedającego olej opałowy oświadczeń o jego przeznaczeniu jak i przekazywania do właściwego naczelnika urzędu celnego miesięcznych zestawień tych oświadczeń, jako warunku uprawniającego do zastosowania niższej stawki podatku akcyzowego. Składanie oświadczeń jest zatem niecelowe w przypadku likwidacji preferencji podatkowej dla oleju opałowego przeznaczonego na cele opałowe, polegającej na wprowadzeniu ustawowych stawek akcyzy na te wyroby, które nie podlegają obniżeniu w drodze rozporządzenia.

3. Uchylenia poz. 2 w załączniku nr 1 i uchylenia w załączniku nr 2 w poz. 1 w pkt 3 lit. c gdyż na wyroby akcyzowe, wymienione w tych pozycjach, obowiązują ustawowe stawki akcyzy.

Projektowane rozporządzenie określa stawkę akcyzy w wysokości 1.139,00 zł/1000 litrów, tj. na poziomie określonym w ustawie dla olejów opałowych przeznaczonych na cele opałowe, na oleje napędowe przeznaczone na cele opałowe, będące przedmiotem nabycia wewnątrzspółnotowego lub importu (poz. 1 pkt 3 lit. b w załączniku nr 2)

Wprowadzenie powyższych zmian, odnośnie olejów opałowych przeznaczonych na cele opałowe i olejów napędowych przeznaczonych na cele opałowe, spowoduje dodatnie skutki budżetowe z tytułu podatku akcyzowego trudne jednakże do oszacowania całościowo mimo, iż przewiduje się zwrot części wydatków ponoszonych na ogrzewanie tymi nośnikami energetycznymi powierzchni bytowych.

Proponowane rozwiązania zdecydowanie ograniczą „szarą strefę” na rynku oleju opałowego wpływając w ten sposób na poprawę sytuacji budżetu państwa oraz przyczynią się do likwidacji patologii na rynku olejów opałowych, polegającej na wykorzystywaniu tych nośników energetycznych niezgodnie z przeznaczeniem, tj. do napędu pojazdów samochodowych.

Z uwagi na dążenie do ustalenia właściwych relacji w opodatkowaniu benzyny i gazu płynnego służącego do napędu, tj. zmniejszenia różnicy w opodatkowaniu pomiędzy tymi nośnikami energetycznymi proponuje się podwyższenie stawki akcyzy na gaz płynny stosowany do napędu pojazdów samochodowych z kwoty 695,00 zł/1.000 kg do kwoty 1.000,00 zł/1.000 kg, w tym przypadku różnica w stawce akcyzy wynosi 305,00 zł/1.000 kg. Skutki budżetowe z tytułu podwyższenia akcyzy na gaz płynny do napędu pojazdów samochodowych wyniosą w skali roku ok. 500 mln zł dodatkowych wpływów.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.
Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 września 2006 r.

Ocena skutków regulacji

1. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia może negatywnie wpłynąć na rynek pracy. W przypadku spadku popytu i sprzedaży oleju opałowego przeznaczanego na cele opałowe i oleju napędowego przeznaczanego na cele opałowe mogłyby dojść do likwidacji niektórych firm zajmujących się dystrybucją tych wyrobów, co w konsekwencji mogłoby doprowadzić do likwidacji miejsc pracy. Jednakże wprowadzenie działań osłonowych powinno zapobiec tego typu zjawiskom.

2. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu państwa.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje negatywnych skutków finansowych dla budżetu państwa. Szacuje się, iż nastąpi wzrost wpływów budżetowych o ok. 500 mln zł z tytułu wzrostu stawki na gaz płynny do napędu. Nastąpi również wzrost dochodów budżetowych z tytułu wprowadzenia ustawowej stawki akcyzy na oleje opałowe przeznaczone na cele opałowe, jak również określonej, niniejszym rozporządzeniem, stawki akcyzy na pozostałe oleje napędowe przeznaczone na cele opałowe. Jednakże skutki budżetowe w tym zakresie są trudne do oszacowania mimo, iż przewiduje się zwrot części wydatków ponoszonych na ogrzewanie tymi nośnikami energetycznymi powierzchni bytowych.

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

Wejście w życie rozporządzenia może w pewnych przypadkach wpłynąć negatywnie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. W przypadku znacznego wzrostu cen oleju opałowego i oleju napędowego, przeznaczonych na cele opałowe oraz gazu płynnego wzrosną koszty ogrzewania oraz koszty produkcji w wielu firmach eksportujących czy też dostarczających wewnątrzspółnotowo swoje wyroby. Dystrybutorzy olejów opałowych i napędowych, przeznaczonych na cele opałowe będą musieli zaangażować zwiększone środki, aby dostarczyć taką samą ilość tych nośników energetycznych odbiorcom. Wzrost opodatkowania akcyzą olejów przeznaczonych na cele opałowe, mających wpływ na ceny tych nośników przy jednoczesnym wprowadzeniu rozwiązań osłonowych nie powinien skutkować spadkiem zapotrzebowania na te nośniki energii wśród konsumentów. Tym samym nie przełoży się to na ograniczenie sektora dystrybutorów tymi nośnikami energetycznymi.

Odnosnie akcyzy na autogaz należy zauważyć, iż proponowana stawka podatku akcyzowego na gaz płynny do napędu pojazdów samochodowych w przeliczeniu na jednostkę porównywalną do benzyny czy oleju napędowego jest i tak dużo niższa od stawek podatku akcyzowego na te paliwa. Zatem proponowana stawka akcyzy na autogaz zachowuje swój ekologiczny charakter

4. Wpływ na sytuację i rozwój regionów.

Zaproponowane regulacje będą dotyczyły całego kraju, a podmioty zużywające oleje opałowe i napędowe, przeznaczone na cele opałowe oraz autogaz rozmieszczone są w miarę równomiernie w skali kraju zatem zaproponowane rozwiązania w jednakowym stopniu dotyczą wszystkich regionów kraju.

5. Konsultacje społeczne.

Projektowane rozporządzenie zostanie rozesłane do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych z organizacjami gospodarczymi reprezentującymi producentów, dystrybutorów paliw silnikowych, olejów opałowych.