



SZEF
KANCELARII SEJMU

Warszawa, dnia 12 kwietnia 2011 r.

Panie i Panowie
Posłowie na Sejm
Rzeczypospolitej Polskiej

Z upoważnienia Marszałka Sejmu przekazuję uzupełniającą odpowiedź Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Finansów Jacka Kapicy odnoszącą się do pytania w sprawach bieżących Posłów Waldemara Andzela, Łukasza Zbonikowskiego i Wiesława Jancyka w sprawie *wysokich cen paliw na stacjach benzynowych*, przedstawionego podczas 89. posiedzenia Sejmu w dniu 31 marca 2011 r.

Jan Czapla

1



MINISTER FINANSÓW

AE 1/0600/1/RMP/11/4651

Warszawa, dnia 6 kwietnia 2011 r.

**Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

W związku z pytaniem w sprawie bieżącej z dnia 29 marca 2011 r., zgłoszonym przez Panów Posłów Waldemara Andzela, Łukasza Zbonikowskiego i Wiesława Janczyka dotyczącym wysokich cen paliw na stacjach paliw, uprzejmie wyjaśniam, co następuje.

Na wstępie należy podkreślić, iż na obecny wzrost cen paliw silnikowych mają wpływ przede wszystkim czynniki zewnętrzne, czyli znaczny wzrost cen surowca - ropy naftowej - na rynkach światowym oraz kurs złotówki do dolara, a nie polityka Rządu.

Na cenę detaliczną paliw silnikowych składają się: kwotowy podatek akcyzowy, według stawki określonej dla danego rodzaju paliwa, który nie jest zależny od jego ceny, kwota opłaty paliwowej oraz podatek VAT. Pozostałe składniki cen paliw wynikają m.in. z kosztów surowców, produkcji i marży nakładanej przez producentów i podmioty dokonujące obrotu tymi paliwami.

Należy zauważyć, iż choć podatek akcyzowy ma charakter cenotwórczy, nie jest jedynym elementem wpływającym na ruchy cenowe. Ceny detaliczne paliw silnikowych należą do kategorii cen umownych, tj. ustalanych przez producentów w oparciu o mechanizmy rynkowe. Oznacza to, że Minister Finansów nie ma bezpośredniego wpływu na kształtowanie ich poziomu.

Wszelkie próby porównania cen detalicznych paliw w Polsce lub w jakimkolwiek z państw Unii Europejskiej z tymi jakie występują w USA są metodologicznie nieuzasadnione. Każdy kraj w Europie i na Świecie mając na względzie różnice ustrojowe i odrębne koncepcje gospodarcze opracował swój własny system podatkowy. Systemy podatkowe różnią się od siebie dość znacznie. Wystarczy wskazać chociażby podatek od towarów i usług, praktycznie nie występujący w amerykańskim systemie podatkowym. Dodatkowo krajowa polityka

podatkowa musi uwzględniać zobowiązania wynikające z akcesji Polski do Unii Europejskiej w tym m.in. poziom minimalnych stawek podatku akcyzowego określonych w przepisach prawa unijnego. Nie można również pominąć faktu, iż Stany Zjednoczone należą do największych producentów ropy naftowej na świecie (w 2009 r. więcej ropy wydobywała tylko Rosja).

W obowiązującym stanie prawnym, zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, stawka akcyzy na benzynę silnikową wynosi 1.565,00 zł/1000 litrów, natomiast na olej napędowy wynosi 1.048,00 zł/1000 litrów i pozostają one w zgodzie z wymogami unijnymi, a biorąc pod uwagę fakt, iż nie uległy one zmianie na przestrzeni pięciu ostatnich lat (2007 – 2011) to ich wysokość nie miała wpływu na wahania cen paliw w tym okresie.

Należy również podkreślić, iż wysokości stawek akcyzy i opłaty paliwowej na olej napędowy i benzynę silnikową dla Polski należą do najniższych w Unii Europejskiej, kształtują się na poziomie zbliżonym do minimum unijnych, które dla Polski wynoszą obecnie w przypadku benzyny bezołowiowej 359 EUR/1000 l i oleju napędowego 302 EUR/1000 l, a od 2012 r. 330 EUR/1000 l.

W przypadku oleju napędowego jesteśmy na ścieżce dojścia do minimum unijnego (obecna stawka podatku akcyzowego wraz z opłatą paliwową kształtuje się na poziomie 327 EUR/1000 l) i w związku z tym nie możemy stosować obniżki tej stawki.

Dla przykładu ceny benzyny silnikowej i oleju napędowego w porównaniu z cenami w Polsce (5,05 zł/l benzyny i 5,01 zł/l oleju napędowego), w przeliczeniu na walutę polską, wynoszą odpowiednio: w Niemczech około 6,06 zł/l i 5,75 zł/l, w Czechach 5,72 zł/l i 5,54 zł/l, na Słowacji 5,79 zł/l i 5,42 zł/l, na Litwie 5,31 zł/l i 5,08 zł/l, a w Szwecji 6,41 zł/l i 6,60 zł. Oznacza to, iż mamy najniższe ceny paliwa spośród unijnych sąsiadów.

Obciążenie podatkami stanowi w benzynie silnikowej 51,5%, a w oleju napędowym 44,5%, co przy cenie 5,05 zł/l benzyny stanowi 2,61 zł/l, a przy oleju napędowym przy cenie 5,01 zł/l - 2,13 zł/l. W konsekwencji różnica w cenie wynosi 4 gr/l a w opodatkowaniu podatkiem akcyzowym 48 gr/l. Wynikająca różnica 44 gr/l jest ekstra zyskiem na sprzedaży oleju napędowego.

W przypadku benzyny silnikowej bezołowiowej 95 w styczniu 2011 r. marża detaliczna wahała się w przedziale od 20 do 30 groszy na litrze, zaś w marcu br. - w przedziale od 0 do 10 groszy na litrze. Natomiast marża detaliczna na olej napędowy w styczniu 2011 r. kształtowała się na pomiędzy 16 a 28 groszami na litrze, z kolei w marcu br. zamknęła się w przedziale od 4 do 12 groszy na litrze.

Ponadto, przepisy Dyrektywy 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, pozwalają na stosowanie jednej podstawowej stawki VAT i dwóch obniżonych. Jednakże obniżone stawki mogą być stosowane tylko na ściśle określone towary bądź usługi. Wśród towarów, na które może być stosowana obniżona stawka podatku VAT, nie znajdują się paliwa. Stąd też, ustalenie niższej stawki VAT na paliwa silnikowe jest niemożliwe.

Minister Finansów realizujący politykę w zakresie podatku akcyzowego, poza czynnikami wynikającymi z akcesji Polski do Unii Europejskiej, m.in. poziomem minimalnych stawek podatku akcyzowego określonych w przepisach prawa wspólnotowego, bierze także pod uwagę wpływy do budżetu z akcyzy od paliw silnikowych jak i czynniki zewnętrzne.

W wyniku światowego kryzysu i obniżenia wzrostu gospodarczego w Polsce Komisja Europejska w stosunku do niektórych państw członkowskich, w tym Polski, wszczęła procedurę nadmiernego deficytu. W skutek takiego działania Polska jest zobowiązana do ograniczenia deficytu, co pociąga za sobą brak możliwości obniżenia podatków.

Obniżka akcyzy na paliwa silnikowe mogłaby spowodować ubytek dochodów budżetu państwa wynikających z ustawy budżetowej na 2011 rok. Taka sytuacja mogłaby doprowadzić do niewykonania budżetu i doprowadziłaby do wzrostu deficytu budżetowego.

Dlatego też w przypadku benzyny silnikowej minimum unijne jest osiągnięte (stawka podatku akcyzowego wraz z opłatą paliwową kształtuje się na poziomie 421 EUR/1000 l), ale ze względu na procedurę nadmiernego deficytu, również nie powinna być obniżana.

Ponadto podkreślenia wymaga fakt, że stawka akcyzy od paliw silnikowych jest stawką kwotową, a nie procentową, nie zależy więc od ceny sprzedaży paliw silnikowych.

Należy wskazać, iż przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w gospodarce narodowej w latach 2005 – 2010 wzrosło o 35,5%, natomiast ceny benzyny w tym czasie wzrosły o 26,3%.

W 2005 r. za przeciętną miesięczną płacę w wysokości 2380,29 zł brutto, biorąc pod uwagę średnią cenę benzyny w 2005 r., która wynosiła 4,00 zł/l, można było kupić około 595 litrów benzyny lub około 645 litrów oleju napędowego przy średniej cenie tego paliwa wynoszącej 3,69 zł/l. Obecnie za przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej wynoszące w 2010 r. 3224,98 zł brutto można kupić około 639 litrów benzyny lub 644 litrów oleju napędowego, czyli o 44 litrów benzyny więcej lub tyle samo oleju napędowego.

Należy ponadto wyraźnie podkreślić, iż ewentualne obniżenie akcyzy na paliwa silnikowe nie jest jednoznaczne z obniżeniem cen detalicznych paliw, bowiem obniżka akcyzy może być „przechwycona” przez producentów i dystrybutorów paliw silnikowych. W praktyce obniżka taka mogłaby być niezauważona przez konsumentów.

Z podobną sytuacją mieliśmy do czynienia we wrześniu 2005 r., kiedy z powodu gwałtownego wzrostu cen ropy, a zwłaszcza cen benzyny EU 95 na rynkach światowych, Minister Finansów obniżył stawkę akcyzy na benzynę silnikową z 1.565,00 zł/1000 litrów do poziomu 1.315,00 zł/1000 litrów, czyli o 25 gr/l. Obniżka ta jednak, nie miała wtedy wymiernego odzwierciedlenia w cenach detalicznych płaconych na stacjach paliw, które obniżyły ceny o kilka groszy lub w ogóle.

Zatem wprowadzenie podobnego mechanizmu w chwili obecnej jest niecelowe.

Niewątpliwie mamy zauważalny i znaczny wzrost ceny oleju napędowego wynikający przede wszystkim z czynników zewnętrznych tj. ceny baryłki ropy naftowej i wzrastającego popytu, ale w tym przypadku, nie mamy możliwości obniżenia stawek akcyzy poniżej poziomu minimum unijnego.

Natomiast w przypadku benzyny nie mamy do czynienia z drastycznym wzrostem cen tylko z wahaniem ceny przekraczającym psychologiczną barierę 5 zł/l.

Z uwagi na procedurę nadmiernego deficytu jak i wahający się kurs złotówki w stosunku do dolara, Minister Finansów nie widzi możliwości obniżenia stawki podatku akcyzowego na benzynę silnikową i olej napędowy.

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów;
2. Biuro Ministra;
3. a/a.

Z powołaniem
Z upoważnienia Ministra Finansów
PODSEKRETAŃ STANU

Jacek Kaptcia