

## STANOWISKO ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORCÓW I PRACODAWCÓW WS. PROPOZYCJI WPROWADZENIA OPŁATY EMISYJNEJ

W ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, która w tej chwili jest procedowana w sejmie, polski ustawodawca zdecydował się zaproponować wprowadzenie nowego podatku w postaci tzw. opłaty emisyjnej. Wprowadzenie tego rozwiązania z pewnością spowoduje wzrost cen benzyny, całkowicie niezwiązany z ewentualnym wzrostem cen ropy naftowej – będzie zatem szkodliwy dla gospodarki jako całości. Z tego też powodu, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców apeluje o podjęcie przez ustawodawcę pewnej autorefleksji i wycofanie się z tej szkodliwej propozycji.

Omawiany projekt ustawy zakłada dodanie do ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska nowego działu w tytule V, dotyczącego tylko i wyłącznie tzw. opłaty emisyjnej. Warto zwrócić uwagę na semantyczną konsekwencję ustawodawcy – kolejne pomysły podwyższania podatków albo wprowadzania nowych, próbuje się ukryć za bardziej mglistymi i mniej jednoznacznymi pojęciami, takimi jak „opłata”, czy „danina”. Trzeba to uznać za pewną nieuczciwość, szczególnie w kontekście artykułowanych w niedalekiej przeszłości obietnic i zapowiedzi, zgodnie z którymi rząd miał rzekomo nie planować ani podwyżki któregośkolwiek z istniejących w Polsce podatków, ani wprowadzania nowych. Nakładając na obywateli kolejne obciążenia, nazwane w akcie prawnym „opłatą” albo w jakikolwiek inny sposób, tylko nie podatkiem, można twierdzić, że się obietnicy dotrzymało (ponieważ nie wprowadziło się nowego podatku, tylko „opłatę emisyjną” służącą ochronie środowiska albo „daninę solidarnościową” zapewniającą środki na wsparcie najsłabszych). Jest to teza oczywiście fałszywa, jednak z punktu widzenia komunikacyjnego atrakcyjna. Tym bardziej krytyczna musi być jednak ocena odnosząca się do wykorzystywania aktów prawnych i nomenklatury w nich zawartej dla celów bieżącej gry politycznej.

Zgodnie z zaproponowanymi przepisami, wprowadzenie na rynek krajowy paliw silnikowych (oznacza to przeprowadzenie czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem akcyzowym, których przedmiotem są te paliwa silnikowe) podlega opłacie emisyjnej o stawce 80 zł za 1000 litrów. Obowiązek zapłaty opłaty emisyjnej ciąży na producencie albo importerze paliw silnikowych, ewentualnie podmiocie dokonującym nabycia wewnątrzspółnotowego paliw silnikowych albo innym podmiocie podlegającym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych, jednak naturalnie „opłata emisyjna” jest podatkiem przerzucalnym, więc jego ostateczny koszt ekonomiczny

### Związek Przedsiębiorców i Pracodawców

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – prezes, wiceprezysi: Tomasz Pruszczyński, Marcin Nowacki

poniosą konsumenci paliw. Skutkiem będzie nie tylko odczuwalny przez kierowców wzrost cen paliwa, ale także – ostatecznie – wzrost cen towarów, ponieważ rosnąć będą koszty ich transportu.

W toku dyskusji dotyczącej opłaty emisyjnej niejednokrotnie stawiana jest teza, że wzrost cen paliwa o 8 groszy za litr nie spowoduje żadnych negatywnych skutków i będzie dla konsumentów wręcz nieodczuwalny. Trzeba przy tym zwrócić uwagę na przynajmniej kilka aspektów – z punktu widzenia przedsiębiorcy, który dystrybuuje swoje towary na całą Polskę, co wymaga przejechania przez samochody dostawcze wielu tysięcy kilometrów w skali miesiąca, nawet tak nieznaczna podwyżka cen paliwa może dokuczać. Ponadto, musimy pamiętać o tym, że już w tej chwili o około połowie ceny detalicznej paliwa decydują wszelkiego rodzaju daniny publiczne – od podatku VAT, przez akcyzę, po opłatę paliwową. Dodając do tego kolejny składnik w żadnym stopniu nie zależny od ceny paliw w rafineriach powodujemy, że „sztywna” część ceny paliwa staje się coraz większa, tak samo jak część która w całości zasila budżet państwa lub podległych mu instytucji.

Prawdziwie skandaliczne jest rozdysponowanie wpływów pochodzących z opłaty emisyjnej. Jako że będzie to danina o charakterze powszechnym, płacona przez wszystkich – bezpośrednio przez kierowców, a pośrednio przez konsumentów na rynku – logiczne wydawałoby się również przeznaczenie wpływów z niej pochodzących na potrzeby ogółu. Przedstawiony projekt stanowi jednak, że 85% wpływów z opłaty emisyjnej trafi do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a 15% do Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Oznacza to, że wszyscy – w tym najubożsi, dla których zdolność dojeżdżania samochodem do miejsca pracy stanowi podstawowy warunek bytowy – będą składać się na wspieranie elektromobilności i niskoemisyjnych pojazdów, z których w tej chwili, ze względu na ich swoisty walor nowości, korzystają raczej osoby zamożne. Tym samym rząd, który na sztandarach niesie hasła solidaryzmu i wspierania słabszych, doprowadza do sytuacji, w której m.in. ci najbiedsi będą finansować osobom znacznie bogatszym kupno nowych, niskoemisyjnych aut. Jest to sytuacja kuriozalna – model dystrybuowania wpływów z tytułu opłaty paliwowej sprawia, że trzeba jeszcze mocniej podkreślić krytyczną ocenę proponowanych regulacji.

Reasumując, wprowadzenie opłaty emisyjnej nie dość, że doprowadzi do jeszcze większego udziału danin publicznych w cenie paliwa (przez co de facto częściowo niweluje się pozytywne dla naszej gospodarki skutki obniżki cen ropy naftowej), to doprowadzi do wzrostu cen, co jest dla gospodarki sytuacją niepożądaną. Jednocześnie, ogromne wątpliwości musi budzić system dystrybucji wpływów z tytułu opłaty emisyjnej. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców negatywnie ocenia proponowane rozwiązanie i apeluje o wycofanie się z niego.

## **Związek Przedsiębiorców i Pracodawców**

### **Związek Przedsiębiorców i Pracodawców**

Zarząd: Cezary Kaźmierczak – prezes, wiceprezisi: Tomasz Pruszczyński, Marcin Nowacki