



Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Krzysztofa Szczuckiego i pana posła Zbigniewa Kuźmiuka.

(-) Andrzej Adamczyk; (-) Waldemar Andzel; (-) Iwona Ewa Arent; (-) Marek Ast; (-) Piotr Babinetz; (-) Barbara Bartuś; (-) Mariusz Błaszczak; (-) Zbigniew Bogucki; (-) Joanna Borowiak; (-) Lidia Burzyńska; (-) Artur Chojecki; (-) Przemysław Czarnek; (-) Władysław Dajczak; (-) Elżbieta Duda; (-) Grzegorz Gaża; (-) Szymon Giżyński; (-) Agnieszka Górska; (-) Marcin Grabowski; (-) Marek Gróbarczyk; (-) Czesław Hoc; (-) Zbigniew Hoffmann; (-) Paweł Hreniak; (-) Fryderyk Sylwester Kapinos; (-) Janusz Kowalski; (-) Jarosław Krajewski; (-) Wiesław Krajewski; (-) Leonard Krasulski; (-) Anna Krupka; (-) Mariusz Krystian; (-) Zbigniew Krzysztof Kuźmiuk; (-) Joanna Lichocka; (-) Grzegorz Lorek; (-) Antoni Macierewicz; (-) Ewa Malik; (-) Dariusz Matecki; (-) Marek Matuszewski; (-) Anna Milczanowska; (-) Jan Mosiński; (-) Michał Moskał; (-) Jacek Osuch; (-) Anna Paluch; (-) Teresa Pamuła; (-) Zbigniew Rau; (-) Jarosław Sellin; (-) Kazimierz Smoliński; (-) Marek Suski; (-) Krzysztof Szczucki; (-) Józefa Szczurek-Żelazko; (-) Stanisław Szwed; (-) Jacek Świat; (-) Włodzimierz Tomaszewski; (-) Teresa Wilk; (-) Grzegorz Woźniak.

USTAWA

z dnia ... r.

o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2024 r. poz. 361) po art. 146dc dodaje się art. 146dd w brzmieniu:

„Art. 146dd. 1. W okresie od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. dla:

- 1) benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 2) olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
- 4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych – stawka podatku wynosi 8%.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1542, 1598 i 1723) po art. 164a dodaje się art. 164aa w brzmieniu:

„Art. 164aa. W okresie od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. stawka akcyzy, o której mowa w art. 89 ust. 1:

- 1) pkt 2, wynosi 1413 zł/1000 litrów;
- 2) pkt 6, wynosi 1104 zł/1000 litrów;
- 3) pkt 8, wynosi 1104 zł/1000 litrów;
- 4) pkt 12 lit. a tiret pierwsze, wynosi 387 zł/1000 kilogramów.”.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz ustawę z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 148) po art. 11b dodaje się art. 11c w brzmieniu:

„Art. 11c. W okresie od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. nie podlega opodatkowaniu podatkiem sprzedaż detaliczna:

- 1) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- 2) olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- 4) gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a–b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.”.

Art. 4. W okresie od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. sprzedawca dokonujący sprzedaży paliw silnikowych, o których mowa w art. 146dd ustawy zmienianej w art. 1 - zamieszcza przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż tych paliw silnikowych, czytelną informację, że od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. sprzedaż tych paliw silnikowych jest objęta stawką podatku od towarów i usług obniżoną do wysokości 8%.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2024 r.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2024 r. poz. 361), ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1542, 1598 i 1723) i ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 148). Projekt ma na celu dostosowanie obecnych przepisów podatkowych do zmieniających się warunków gospodarczych i zapobiegnięcie znacznemu wzrostowi inflacji oraz ma na celu poprawę konkurencyjności polskiej gospodarki.

Podstawowym celem proponowanych zmian jest wprowadzenie czasowych obniżek stawek podatku od towarów i usług na niektóre produkty energetyczne, takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty oraz gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych skroplone. Zmiany te są odpowiedzią na rosnące ceny surowców energetycznych na rynkach światowych, które mają bezpośredni wpływ na koszty produkcji i transportu, a w konsekwencji na ceny towarów i usług dla konsumentów.

Obniżenie stawek VAT na wymienione produkty ma na celu ograniczenie negatywnych skutków wzrostu cen paliw dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw, co powinno przyczynić się do stabilizacji cen na rynku wewnętrznym. Ponadto obniżenie stawek VAT może wpłynąć pozytywnie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych, poprzez zmniejszenie kosztów produkcji i transportu.

W związku z powyższym proponuje się ustalenie wysokości stawki VAT na poziomie 8%. Stawka ta będzie obowiązywała w terminie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. i będzie dotyczyła:

- benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,

- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
- przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych.

Proponowana obniżka stawek podatku VAT będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług o ok. 4,1 mld zł.

Projekt przewiduje również określenie tymczasowych stawek akcyzy na wybrane produkty energetyczne, które będą obowiązywać w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. Celem tej zmiany jest przeciwdziałanie negatywnym skutkom gospodarczym wynikającym z wysokich cen surowców energetycznych oraz wspieranie stabilności cen na rynku wewnętrznym. Proponowane stawki akcyzy zostały ustalone na poziomach, które mają na celu zminimalizowanie negatywnego wpływu wysokich cen paliw na gospodarkę, jednocześnie zapewniając niezbędne wpływy do budżetu państwa.

W związku z czasowym charakterem proponowanych zmian dodano w przepisach epizodycznych ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym nowy art. 164aa. Przepis ten ustala stawki akcyzy, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, na:

- benzyny silnikowe o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – 1413,00 zł/1000 litrów;
- oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – 1104 zł/1000 litrów;
- biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – 1104 zł/1000 litrów;
- gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych skroplone – 387,00 zł/1000 kilogramów.

Ponadto zmiana ta jest zgodna z polityką Unii Europejskiej w zakresie wspierania zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Poprzez obniżenie stawek akcyzy na biokomponenty, projekt ustawy zachęca do większego wykorzystania paliw odnawialnych, co przyczyni się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i promowania bardziej ekologicznych rozwiązań energetycznych.

Koszt wprowadzenia wyżej opisanych obniżek akcyzy to ok. 1,7 mld zł mniej we wpływach do budżetu państwa.

Projektowane zmiany mają również na celu wsparcie polskiego sektora transportowego, który jest kluczowym elementem gospodarki. Obniżenie kosztów paliw może przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności polskich firm transportowych na rynku międzynarodowym, a także do poprawy kondycji finansowej małych i średnich przedsiębiorstw działających w tym sektorze.

Projekt przewiduje również zmiany w ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej. Zmiany te wyłączają określone produkty energetyczne z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. Celem tej zmiany jest złagodzenie skutków ekonomicznych związanych z wysokimi cenami surowców energetycznych oraz wsparcie konsumentów i przedsiębiorstw w trudnym okresie wzrostu kosztów paliw.

Wprowadzenie art. 11c do ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej jest więc rozwiązaniem mającym na celu wsparcie gospodarki oraz ochronę interesów konsumentów i przedsiębiorców w obliczu rosnących cen paliw. Proponowane zmiany są krokiem w kierunku stabilizacji rynku paliwowego, poprawy sytuacji finansowej obywateli i firm, a także promowania zrównoważonego rozwoju poprzez większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.

Czasowemu wyłączeniu z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej będzie podlegała sprzedaż detaliczna:

- benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;

- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a–b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

Proponowana obniżka stawek podatku od sprzedaży detalicznej będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa o ok. 1,6 mld zł.

Dodatkowo w projekcie przewiduje się nałożenie obowiązku zamieszczania przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż paliw silnikowych, czytelnej informacji o obniżeniu stawek podatku VAT. Obowiązek ten służy zapewnieniu, że konsumenci są w pełni świadomi obniżki stawki podatku VAT i jej wpływu na ceny paliw. Regularne informowanie klientów o zmianach w podatkach pomaga podnosić poziom świadomości ekonomicznej społeczeństwa. Ułatwia to zrozumienie mechanizmów rynkowych i podatkowych oraz ich wpływu na codzienne życie obywateli. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do bardziej świadomego podejmowania decyzji konsumenckich.

Projekt ustawy jest objęty prawem Unii Europejskiej. Wprawdzie prawo UE nie przewiduje wprost możliwości zastosowania obniżonych stawek VAT na produkty energetyczne takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty, niemniej obecna sytuacja społeczno-gospodarcza Polski i widmo drożyzny uzasadnia wprowadzenie czasowej obniżki stawki VAT. Warto przypomnieć, iż w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 r. w Polsce również zastosowano analogiczną stawkę VAT na wymienione produkty energetyczne.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Przedmiotowy projekt będzie miał wpływ dla budżetu państwa poprzez mniejsze dochody z podatku VAT, akcyzy, podatku od sprzedaży detalicznej w wysokościach przedstawionych powyżej, niemniej poprzez zwiększenie obrotów i zysków ze sprzedaży podmiotów handlowych, ich kontrahentów, dostawców i producentów, większe będą dochody z podatków dochodowych do budżetu państwa. Projekt ustawy nie będzie miał wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt wywiera pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców poprzez czynnik wzmacniający poziom konsumpcji i sprzedaży. Proponowane w projekcie ustawy rozwiązania są w ocenie wnioskodawców zgodne z ustawą z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236).

Rozwiązania zawarte w projekcie wywołują pozytywne skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne.

Warszawa, 1 sierpnia 2024 r.

BEOS-WOSR/WPEiM-1694/24

SEKRETARIAT ZŁOY SZEFARSK

L.dz. DS. 1120. 308.2024

Data wpływu 1. 08. 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krzysztof Szczucki i poseł Zbigniew Kuźmiuk)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Przedmiotem poselskiego projektu jest nowelizacja ustaw:

- 1) z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług¹ (dalej: u.p.t.u.) – art. 1 projektu;
- 2) z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym² (dalej: u.p.akc.) – art. 2 projektu;
- 3) z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej³ (dalej: u.p.sp.det.) – art. 3 projektu.

Ad 1) Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. stawki podatku od towarów i usług dla:

- 1) benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 2) olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
- 4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 361, ze zm.

² Dz. U. z 2023 r. poz. 1542, ze zm.

³ Dz. U. z 2023 r. poz. 148, ze zm.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-4P. 020.188.6. 2024

Data wpływu 02. 08. 2024

11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych.

W obecnym stanie prawnym towary te opodatkowane są stawką podstawową, która wynosi 23% (zob. art. 146ef ust. 1 pkt 1 u.p.t.u.).

W projekcie proponuje się czasowe obniżenie, na okres od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r., stawki podatku od towarów i usług na te towary do 8% (nowy art. 146dd u.p.t.u. – art. 1 projektu).

Ad 2) Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. stawek podatku akcyzowego dla (nowy art. 164aa w u.p.akc. – art. 2 projektu):

- 1) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1.529,00 zł/1.000 litrów do 1.413 zł/1.000 litrów;
- 2) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1.160,00 zł/1.000 litrów do 1.104 zł/1.000 litrów;
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – z 1.160,00 zł/1.000 litrów do 1.104 zł/1.000 litrów;
- 4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych – z 659,00 zł/1.000 kilogramów do 387 zł/1.000 kilogramów.

Ad 3) W projekcie proponuje się zwolnienie w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. od podatku o od sprzedaży detalicznej (nowy art. 11c w u.p.sp.det.):

- 1) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc., tj. benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 2) olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc., tj. olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc., tj. biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN,

4) gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a – b u.p.akc., tj. gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych i w stanie gazowym, gazu ziemnego o kodach CN 2711 11 00 i 2711 21 00 oraz wyprodukowanych w składzie podatkowym i spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach: biogazu, bez względu na kod CN, wodoru i biowodoru o kodzie CN 2804 10 00.

Projekt nakłada także obowiązek zamieszczania przez sprzedawców, dokonujących sprzedaży paliw silnikowych objętych obniżoną stawką podatku od towarów i usług na podstawie nowego art. 146dd u.p.t.u., przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż tych paliw silnikowych, czytelnej informacji, że od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. sprzedaż tych paliw jest objęta stawką podatku od towarów i usług obniżoną do wysokości 8% (art. 4 projektu).

Projektowana ustawa ma wejść w życie z dniem 1 sierpnia 2024 r. (art. 5 projektu).

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

W zakresie odnoszącym się do przedmiotu projektu zastosowanie mają:

- 1) w zakresie podatku od towarów i usług – dyrektywa 2006/112/WE Rady w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej⁴ (dalej: dyrektywa VAT lub dyrektywa 2006/112/WE);
- 2) w zakresie podatku akcyzowego – dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej⁵ (dalej: dyrektywa 2003/96/WE).

Podatek od sprzedaży detalicznej nie jest w obecnym stanie prawnym objęty harmonizacją w Unii Europejskiej na podstawie art. 113 lub art. 115 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE).

Zgodnie z art. 401 dyrektywy VAT, bez uszczerbku dla innych przepisów prawa wspólnotowego, dyrektywa 2006/112/WE nie uniemożliwia żadnemu państwu członkowskiemu utrzymywania lub wprowadzania podatków od umów ubezpieczeniowych, podatków od gier i zakładów, podatków akcyzowych, opłat skarbowych lub, w ujęciu bardziej ogólnym, wszelkich podatków, ceł i należności, które nie mają charakteru podatków obrotowych, pod warunkiem że pobór tych podatków, ceł i należności nie wiąże się w wymianie handlowej między państwami członkowskimi z formalnościami przy przekraczaniu granic.

⁴ Dz. Urz. UE L 347 z 11 grudnia 2006 r., s. 1, ze zm.

⁵ Dz. Urz. UE L 283 z 31 października 2003 r., s. 51, ze zm.

Ad 1) Zgodnie z art. 96 dyrektywy VAT państwa członkowskie stosują stawkę podstawową VAT, która jest określana przez każde państwo członkowskie jako procent podstawy opodatkowania i która jest jednakowa dla dostaw towarów i świadczenia usług.

Zgodnie z art. 97 dyrektywy VAT stawka podstawowa nie może być niższa niż 15%. Zgodnie natomiast z art. 98 ust. 1 dyrektywy 2006/112/WE w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 6 dyrektywy 2022/542⁶ państwa członkowskie mogą stosować nie więcej niż dwie stawki obniżone, przy czym stawki obniżone ustalane są jako procent podstawy opodatkowania, który nie może być niższy niż 5 %, i są stosowane wyłącznie do dostaw towarów i świadczenia usług wymienionych w załączniku III dyrektywy VAT (art. 98 ust. 1 akapit pierwszy i drugi). Zgodnie z art. 98 ust. 1 akapit trzeci dyrektywy VAT państwa członkowskie mogą stosować stawki obniżone do dostaw towarów lub świadczenia usług ujętych w maksymalnie 24 punktach (spośród 32) w załączniku III dyrektywy VAT.

Obecnie stawki obniżone mogą być stosowane m.in. na dostawę energii elektrycznej, ciepła sieciowego i chłodzenia sieciowego oraz biogazu produkowanego z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001⁷; dostawę i instalowanie wysoce wydajnych, niskoemisyjnych systemów ogrzewania, które nie przekraczają poziomów odniesienia dotyczących emisji cząstek stałych określonych w załączniku V do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1189⁸ i w załączniku V do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1185⁹ i którym przyznano etykietę energetyczną UE, aby pokazać, że kryterium, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369¹⁰, zostało spełnione; oraz, do dnia 1 stycznia 2030 r., gazu ziemnego i drewna opałowego (pkt 22 załącznika III).

⁶ Dyrektywa Rady (UE) 2022/542 z dnia 5 kwietnia 2022 r. w sprawie zmiany dyrektyw 2006/112/WE i (UE) 2020/285 w zakresie stawek podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 107 z 6 kwietnia 2022 r., s. 1).

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz. Urz. UE L 328 z 21 grudnia 2018 r., s. 82, ze zm.).

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1189 z dnia 28 kwietnia 2015 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla kotłów na paliwo stałe (Dz. Urz. UE L 193 z 21 lipca 2015 r., s. 100, ze zm.).

⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1185 z dnia 24 kwietnia 2015 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/125/WE w odniesieniu do wymogów dotyczących ekoprojektu dla miejscowych ogrzewaczy pomieszczeń na paliwo stałe (Dz. Urz. UE L 193 z 21 lipca 2015 r., s. 1, ze zm.).

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369 z dnia 4 lipca 2017 r. ustanawiające ramy etykietowania energetycznego i uchylające dyrektywę 2010/30/UE (Dz. Urz. UE L 198 z 28 lipca 2017 r., s. 1).

Dodatkowo, zgodnie z art. 98 ust. 2 dyrektywy VAT, w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 6 dyrektywy 2022/542, oprócz dwóch stawek obniżonych, o których mowa w art. 98 ust. 1 dyrektywy VAT, państwa członkowskie mogą stosować stawkę obniżoną niższą niż stawka minimalna 5 % oraz zwolnienie z prawem do odliczenia VAT zapłaconego na poprzednim etapie do dostaw towarów lub świadczenia usług ujętych w maksymalnie siedmiu punktach w załączniku III dyrektywy VAT (akapit pierwszy). Stawka obniżona niższa niż stawka minimalna 5 % oraz zwolnienie z prawem do odliczenia VAT zapłaconego na poprzednim etapie mogą być stosowane m.in. w odniesieniu do dostaw towarów lub świadczenia usług ujętych w pkt 1 – 6 oraz pkt 10c załącznika III dyrektywy VAT (akapit drugi lit. a). Tym samym art. 98 ust. 2 akapit drugi lit. a) dyrektywy VAT w brzmieniu nadanym dyrektywą 2022/542 dopuszcza możliwość zastosowania niższej od 5% obniżonej stawki podatku VAT lub zwolnienia od podatku z prawem do odliczenia VAT zapłaconego na poprzednim etapie m.in. do: a) dostaw środków spożywczych (łącznie z napojami, ale z wyłączeniem napojów alkoholowych) przeznaczonych do spożycia przez ludzi i zwierzęta, żywe zwierzęta, nasiona, rośliny oraz składników zwykle przeznaczonych do produkcji środków spożywczych; produktów zwykle przeznaczone do użytku jako dodatek lub substytut środków spożywczych (pkt 1 załącznika III), b) wody (pkt 2 załącznika III), c) produktów farmaceutycznych do celów medycznych i weterynaryjnych, w tym produktów używanych do celów antykoncepcyjnych, higieny osobistej dla kobiet oraz chłonnych środków higienicznych (pkt 3 załącznika III), d) sprzętu medycznego, medycznych urządzeń wspomagających, wyrobów medycznych, przedmiotów medycznych i sprzętu pomocniczego oraz sprzętu ochronnego (w tym masek ochronnych), przeznaczonych zwykle do użytku w opiece zdrowotnej lub do użytku osób z niepełnosprawnościami, towarów niezbędnych do kompensowania i przezwyciężania niepełnosprawności, jak również dostosowania, naprawy, wynajmu i dzierżawy takich towarów (pkt 4 załącznika III), e) przewozu osób i transportu towarzyszących im towarów, takich jak bagaż, rowery, w tym rowery elektryczne, pojazdy silnikowe lub inne, lub świadczenia usług związanych z przewozem osób (pkt 5 załącznika III), f) dostawy, w tym w formie wypożyczeń w bibliotekach, książek, gazet i czasopism na nośnikach fizycznych lub drogą elektroniczną albo na oba sposoby (łącznie z broszurami, ulotkami i podobnymi materiałami drukowanymi, książeczkami obrazkowymi, do rysowania lub kolorowania dla dzieci, nutami drukowanymi lub w postaci rękopisu, mapami, mapami hydrograficznymi lub podobnymi), innych niż publikacje, które w całości lub w przeważającej mierze służą celom reklamowym, oraz innych niż publikacje, które w całości lub w przeważającej mierze składają się z treści wideo lub możliwej do odsłuchania muzyki; produkcji publikacji dla organizacji nienastawionych na osiągnięcie zysku oraz świadczenie usług związanych z taką produkcją (pkt 6 załącznika III), g) dostawy i instalacji paneli słonecznych na

prywatnych budynkach mieszkalnych, budynkach mieszkalnych oraz na budynkach publicznych i innych budynkach wykorzystywanych w interesie publicznym, a także w sąsiedztwie takich budynków (pkt 10c załącznika III).

Stawka obniżona niższa niż stawka 5% oraz zwolnienie z prawem do odliczenia mogą być stosowane również w odniesieniu do innych punktów załącznika III, ale tylko w zakresie objętym możliwościami przewidzianymi w art. 105a ust. 1 dyrektywy VAT, a więc w odniesieniu do dostaw towarów i świadczenia usług, na które stawka obniżona niższa niż 5% lub zwolnienie z prawem do odliczenia stosowane były – zgodnie z prawem UE – w dniu 1 stycznia 2021 r.

Ad 2) Dyrektywa 2003/96/WE swoim zakresem przedmiotowym obejmuje m.in. wyroby objęte kodami CN¹¹ (zob. art. 2 ust. 1 lit. b):

- a) 2710, w tym benzynę o liczbie oktanowej (RON) 95 lub większej, ale mniejszej niż 98 (CN 2710 12 45) i benzynę o liczbie oktanowej (RON) 98 lub większej (CN 2710 12 49) oraz oleje ciężkie napędowe o zawartości siarki nieprzekraczającej 0,001% masy (CN 2710 19 43) i oleje napędowe o zawartości siarki nieprzekraczającej 0,001% masy (CN 2710 20 11),
- b) 2711 – gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2003/96/WE od dnia 1 stycznia 2010 r. na wyroby te obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela A, i tak minimalna stawka podatku akcyzowego na:

- a) benzynę bezołowiową oznaczoną kodami CN 2710 12 45 i 2710 12 49 wynosi 359 EUR za 1.000 l,
- b) olej gazowy oznaczony kodami CN 2710 19 43 i 2710 20 11 wynosi 330 EUR za 1.000 l,
- c) gaz płynny (CN 2711 12 11 do 2711 19 00) wynosi 125 EUR za 1.000 kg.

Zgodnie z art. 2 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2003/96/WE w przypadku przeznaczenia do wykorzystania, oferowania na sprzedaż lub wykorzystywania jako paliwo silnikowe lub paliwo do ogrzewania, produkty energetyczne inne niż te, których poziom opodatkowania został określony w dyrektywie 2003/96/WE, podlegają podatkowi zgodnie z wykorzystaniem, według stawki przyjętej dla równoważnego paliwa do ogrzewania lub paliwa silnikowego. Zgodnie natomiast z art. 2 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2003/96/WE oprócz podlegających opodatkowaniu produktów wymienionych w art. 2 ust. 1 tej dyrektywy, wszelkie produkty przeznaczone do wykorzystania, oferowane na sprzedaż lub wykorzystywane jako paliwo silnikowe, lub jako

¹¹ Zob. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/2364 z dnia 26 września 2023 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. UE L z 31 października 2023 r.).

dodatek lub rozcieńczalnik do paliw silnikowych, podlegają opodatkowaniu według stawki przyjętej dla równoważnego paliwa silnikowego.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE dla państw członkowskich, które nie przyjęły euro, wartość euro wyrażona w walutach krajowych mająca zastosowanie do wartości poziomów opodatkowania jest ustalana raz w roku, przy czym stosuje się kursy obowiązujące w pierwszym dniu roboczym października i opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej; kursy te stosuje się od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego. Jednocześnie w ust. 2 tego artykułu postanowiono, że państwa członkowskie mogą zachować kwoty opodatkowania obowiązujące w czasie waloryzacji rocznej przewidzianej w ust. 1, jeśli przeliczenie kwot poziomu opodatkowania wyrażonych w EUR skutkowałoby podwyższeniem o mniej niż 5 % lub 5 EUR, w zależności od tego, która z tych kwot jest niższa, w poziomie opodatkowania wyrażonego w walucie krajowej.

Kurs EUR/PLN obowiązujący w dniu 2 października 2023 r. (pierwszy dzień roboczy tego miesiąca) wynosił 4,6123¹².

III. Analiza projektu ustawy pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Projektowana ustawa:

- 1) obniża do 8% (z obecnych 23%) stawkę podatku od towarów i usług dla:
 - a) benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
 - b) olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
 - c) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
 - d) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych;
- 2) obniża stawki podatku akcyzowego dla:
 - a) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1.529,00 zł/1.000 litrów do 1.413 zł/1.000 litrów, tj. według kursu

¹² Zob. C/2023/75 z 3 października 2023 r., [EUR-Lex - C/2023/00075 - PL - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

obowiązującego w dniu 2 października 2023 r. – 306,35 EUR/1.000 litrów;

- b) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1.160,00 zł/1.000 litrów do 1.104 zł/1.000 litrów, tj. 239,36 EUR/1.000 litrów;
- c) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – z 1.160,00 zł/1.000 litrów do 1.104 zł/1.000 litrów, tj. 239,36 EUR/1.000 litrów;
- d) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych – z 659,00 zł/1.000 kilogramów do 387 zł/1.000 kilogramów, tj. 83,91 EUR/1.000 kilogramów;

3) zwalania z podatku od sprzedaży detalicznej:

- a) benzyny silnikowe, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc., tj. benzyny silnikowe o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- b) oleje napędowe, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc., tj. oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- c) biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc., tj. biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN,
- d) gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a – b u.p.akc., tj. gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe objęte pozycją CN 2711 oraz gazowe węglowodory alifatyczne objęte pozycją CN 2901 – skroplone i w stanie gazowym, gaz ziemny o kodach CN 2711 11 00 i 2711 21 00 oraz wyprodukowane w składzie podatkowym i spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach: biogaz, bez względu na kod CN, wodór i biowodór o kodzie CN 2804 10 00.

Obniżenie stawek podatku od towarów i usług i podatku akcyzowego oraz zwolnienie z podatku od sprzedaży detalicznej ma charakter czasowy i ma obowiązywać w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r.

Ad 1) Zgodnie z art. 98 ust. 1 dyrektywy 2006/112/WE w brzmieniu nadanym przez art. 1 pkt 6 dyrektywy 2022/542 państwa członkowskie mogą stosować nie więcej niż dwie stawki obniżone, przy czym stawki obniżone ustalane są jako procent podstawy opodatkowania, który nie może być niższy niż 5 %, i są stosowane wyłącznie do dostaw towarów i świadczenia usług wymienionych w załączniku III dyrektywy VAT (art. 98 ust. 1 akapit pierwszy i drugi). Stawka obniżona, nie niższa niż 5%, może być stosowana m.in. do dostaw energii elektrycznej, ciepła sieciowego i chłodzenia sieciowego oraz biogazu produkowanego z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001; dostawy i instalowania wysoce wydajnych, niskoemisyjnych systemów ogrzewania, które nie przekraczają poziomów odniesienia dotyczących emisji cząstek stałych określonych w załączniku V do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1189 i w załączniku V do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/1185 i którym przyznano etykietę energetyczną UE, aby pokazać, że kryterium, o którym mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1369, zostało spełnione; oraz, do dnia 1 stycznia 2030 r. gazu ziemnego i drewna opałowego (pkt 22 załącznika III). Dyrektywa VAT nie zezwala natomiast na stosowanie stawki obniżonej do dostaw benzyn silnikowych i olejów opałowych oraz innych produktów wykorzystywanych jako paliwa silnikowe.

Zauważyć należy również, że projektowana ustawa nie ogranicza stosowania stawki 8% do biogazu wyprodukowanego wyłącznie z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/2001, obejmując tą stawką wszystkie biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych (bez względu na CN).

Tym samym należy uznać, że projektowana ustawa, w zakresie, w jakim ustala na okres od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. stawkę podatku od towarów i usług w wysokości 8% dla benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych, o których mowa w projektowanym art. 146dd u.p.t.u., jest niezgodna z art. 98 ust. 1 i załącznikiem III dyrektywy VAT.

Ad 2) Zgodnie z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2003/96/WE od dnia 1 stycznia 2010 r. na wyroby akcyzowe, o których mowa w projektowanym art. 164aa u.p.akc. (art. 2 projektu) obowiązują minimalne poziomy opodatkowania ustalone w załączniku I tabela A. Minimalna stawka podatku akcyzowego na:

- a) benzynę bezołowiową oznaczoną kodami CN 2710 12 45 i 2710 12 49 wynosi 359 EUR za 1.000 l,
- b) olej gazowy oznaczony kodami CN 2710 19 43 i 2710 20 11 wynosi 330 EUR za 1.000 l,
- c) gaz płynny (CN 2711 12 11 do 2711 19 00) wynosi 125 EUR za 1.000 kg.

Takie same stawki obowiązują, zgodnie z art. 2 ust. 3 akapit pierwszy i drugi dyrektywy 2003/96/WE, na wszystkie inne produkty przeznaczone do wykorzystania, oferowane na sprzedaż lub wykorzystywane jako paliwo silnikowe, lub jako dodatek lub rozcieńczalnik do paliw silnikowych.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE dla państw członkowskich, które nie przyjęły euro, wartość euro wyrażona w walutach krajowych mająca zastosowanie do wartości poziomów opodatkowania jest ustalana raz w roku, przy czym stosuje się kursy obowiązujące w pierwszym dniu roboczym października i opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej; kursy te stosuje się od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego.

Biorąc pod uwagę kurs EUR/PLN obowiązujący w dniu 2 października 2023 r. (pierwszy dzień roboczy tego miesiąca), opublikowany w Dzienniku Urzędowym UE (C/2023/75) minimalne poziomy opodatkowania wyrażone w PLN powinny wynosić, dla:

- a) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc. – 1655,82 zł/1.000 litrów,
- b) oleju gazowego, o którym mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc. – 1.522,06 zł/1.000 litrów,
- c) biokomponentów, stanowiących samoistne paliwo, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc. – 1.522,06 zł/1.000 litrów,
- d) gazu płynnego, o którym mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a u.p.akc. – 576,53 zł/1.000 kg.

Zgodnie z art. 13 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE państwa członkowskie, które nie przyjęły euro, mogą zachować kwoty opodatkowania obowiązujące w czasie waloryzacji rocznej przewidzianej w art. 13 ust. 1 tej dyrektywy, jeśli przeliczenie kwot poziomu opodatkowania wyrażonych w EUR skutkowałaby podwyższeniem o mniej niż 5 % lub 5 EUR, w zależności od tego, która z tych kwot jest niższa, w poziomie opodatkowania wyrażonego w walucie krajowej.

Biorąc pod uwagę minimalne poziomy opodatkowania paliw silnikowych wynikające z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy i załącznika I, tabela A dyrektywy 2003/96/WE oraz kurs EUR/PLN, obowiązujący w pierwszym dniu roboczym października 2023 r. i mający zastosowanie do ustalania stawek podatku

akcyzowego na paliwa silnikowe od 1 stycznia 2024 r. (art. 13 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE), wysokość stawek podatku akcyzowego na paliwa silnikowe obowiązujących w 2023 r. oraz dyspozycję art. 2 ust. 3 akapit pierwszy i drugi i art. 13 ust. 2 dyrektywy 2003/96/WE należy stwierdzić, że projektowana ustawa, w zakresie, w jakim ustala na okres od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. stawki podatku akcyzowego dla: a) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc. – w wysokości 1.413 zł/1.000 litrów, b) olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc. – w wysokości 1.104 zł/1.000 litrów, c) biokomponentów stanowiących samoistne paliwo, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc. – w wysokości 1.104 zł/1.000 litrów oraz d) gazu do napędu silników spalinowych, o którym mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a u.p.akc. – w wysokości 387 zł/1.000 kg, jest niezgodna z art. 7 ust. 1 i załącznikiem I, tabela A dyrektywy 2003/96/WE.

Ad 3) Podatek od sprzedaży detalicznej nie jest w obecnym stanie prawnym objęty harmonizacją w Unii Europejskiej na podstawie art. 113 lub 115 TfUE.

IV. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw w zakresie, w jakim ustala na okres od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r.:

1) stawkę podatku od towarów i usług w wysokości 8% dla paliw silnikowych, o których mowa w projektowanym art. 146dd u.p.t.u. (art. 1 projektu) – jest niezgodny z art. 98 ust. 1 dyrektywy VAT;

2) stawki podatku akcyzowego od paliw silnikowych, o których mowa w projektowanym art. 164aa u.p.akc. (art. 2 projektu) – jest niezgodny z art. 7 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2003/96/WE.

W pozostałym zakresie projektowana ustawa nie jest objęta prawem UE.

Autor:

dr Jacek Kulicki

specjalista ds. finansów publicznych

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślak

Warszawa, 1 sierpnia 2024 r.

BEOS-WOSR/WPEiM-1695/24

SEKRETARIA - ZASTĘPCY SZEFA KAS

L.dz. DS. 1120-303.2024 (2)

Data wpływu 1.08.2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krzysztof Szczucki i poseł Zbigniew Kuźmiuk) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a ust. 1 regulaminu Sejmu

I. Przedmiot projektu ustawy

Przedmiotem poselskiego projektu jest nowelizacja ustaw:

- 1) z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług¹ (dalej: u.p.t.u.) – art. 1 projektu;
- 2) z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym² (dalej: u.p.akc.) – art. 2 projektu;
- 3) z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej³ (dalej: u.p.sp.det.) – art. 3 projektu.

Ad 1)

Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. stawki podatku od towarów i usług dla:

- 1) benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 2) olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
- 4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych.

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 361, ze zm.

² Dz. U. z 2023 r. poz. 1542, ze zm.

³ Dz. U. z 2023 r. poz. 148, ze zm.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SP5-4P.020.188.7.2024

Data wpływu 02.08.2024

W obecnym stanie prawnym towary te opodatkowane są stawką podstawową, która wynosi 23% (zob. art. 146ef ust. 1 pkt 1 u.p.t.u.).

W projekcie proponuje się czasowe obniżenie, na okres od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r., stawki podatku od towarów i usług na te towary do 8% (nowy art. 146dd u.p.t.u. – art. 1 projektu).

Ad 2)

Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. stawek podatku akcyzowego dla (nowy art. 164aa w u.p.akc. – art. 2 projektu):

- 1) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1.529,00 zł/1.000 litrów do 1.413 zł/1.000 litrów;
- 2) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1.160,00 zł/1.000 litrów do 1.104 zł/1.000 litrów;
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – z 1.160,00 zł/1.000 litrów do 1.104 zł/1.000 litrów;
- 4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych – z 659,00 zł/1.000 kilogramów do 387 zł/1.000 kilogramów.

Ad 3)

W projekcie proponuje się zwolnienie w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. od podatku o od sprzedaży detalicznej (nowy art. 11c w u.p.sp.det.):

- 1) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc., tj. benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 2) olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc., tj. olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc., tj. biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN,

Warszawa, 2 sierpnia 2024 r.

BEOS-WP/WOSR-1696/24

Pan Minister

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Ocena skutków regulacji

zawartej w poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (przed nadaniem numeru druku)¹

I. Jaki problem jest rozwiązywany?

W uzasadnieniu projektu wskazano, że projektowane zmiany są odpowiedzią na rosnące ceny surowców energetycznych na rynkach światowych, które mają bezpośredni wpływ na koszty produkcji i transportu, a w konsekwencji na ceny towarów i usług oferowanych konsumentom oraz na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw.

Podstawowym celem projektowanej regulacji jest ograniczenie negatywnych skutków wzrostu cen paliw dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw, co – jak wynika z uzasadnienia projektu – powinno przyczynić się do stabilizacji cen na rynku wewnętrznym oraz wpłynąć pozytywnie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych, poprzez zmniejszenie kosztów produkcji i transportu.

II. Rekomendowane rozwiązanie (w tym planowane narzędzia interwencji) i oczekiwany efekt

¹ Projekt ustawy znajduje się w wykazie projektów wniesionych, którym nie został nadany jeszcze numer druku sejmowego. Numer w wykazie: SH-020-184/24. Przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krzysztof Szczucki i poseł Zbigniew Kuźmiuk.

Rozwiązaniem problemu zdefiniowanego w uzasadnieniu projektu jest nowelizacja ustaw:

- 1) z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2024 r. poz. 361, ze zmian.; dalej: u.p.t.u.) – art. 1 projektu;
- 2) z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1542, ze zmian.; dalej: u.p.akc.) – art. 2 projektu;
- 3) z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 148, ze zmian.; dalej: u.p.sp.det.) – art. 3 projektu.

Ad 1)

Projekt przewiduje obniżenie (z 23%² do 8%) w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. stawki podatku od towarów i usług dla (nowy art. 146dd u.p.t.u. – art. 1 projektu):

- 1) benzyn silnikowych (CN³ 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 2) olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
- 4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazów ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych (CN 2901), skroplonych.

Ad 2)

Projekt przewiduje obniżenie w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. stawek podatku akcyzowego dla (nowy art. 164aa w u.p.akc. – art. 2 projektu):

- 1) benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających

² Zob. art. 146ef ust. 1 pkt 1 u.p.t.u.

³ Zob. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/2364 z dnia 26 września 2023 r. zmieniające załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. UE L z 31 października 2023 r.).

wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1.529,00 zł/1.000 litrów do 1.413 zł/1.000 litrów;

- 2) olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – z 1.160,00 zł/1.000 litrów do 1.104 zł/1.000 litrów;
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – z 1.160,00 zł/1.000 litrów do 1.104 zł/1.000 litrów;
- 4) przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych – z 659,00 zł/1.000 kilogramów do 387 zł/1.000 kilogramów.

Ad 3)

W projekcie proponuje się zwolnienie w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. od podatku o od sprzedaży detalicznej (nowy art. 11c w u.p.sp.det.):

- 1) benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 u.p.akc., tj. benzyn silnikowych o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 2) olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 u.p.akc., tj. olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- 3) biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 u.p.akc., tj. biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN,
- 4) gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a–b u.p.akc., tj. gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych objętych pozycją CN 2711 oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901 – skroplonych i w stanie gazowym, gazu ziemnego o kodach CN 2711 11 00 i 2711 21 00 oraz wyprodukowanych w składzie

podatkowym i spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach: biogazu, bez względu na kod CN, wodoru i biowodoru o kodzie CN 2804 10 00.

Projekt także nakłada obowiązek zamieszczania przez sprzedawców, dokonujących sprzedaży paliw silnikowych objętych obniżoną stawką podatku od towarów i usług na podstawie nowego art. 146dd u.p.t.u., przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż tych paliw silnikowych, czytelnej informacji, że od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. sprzedaż tych paliw jest objęta stawką podatku od towarów i usług obniżoną do wysokości 8% (art. 4 projektu).

Wnioskodawcy zakładają, że wprowadzenie czasowej obniżki stawki podatku od towarów i usług na paliwa silnikowe ograniczy negatywne skutki wzrostu cen paliw dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw. Tym samym nastąpi stabilizacja cen na rynku wewnętrznym, co wpłynie pozytywnie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych.

Celem czasowego obniżenia stawek podatku akcyzowego na paliwa silnikowe jest przeciwdziałanie negatywnym skutkom gospodarczym wynikającym z wysokich cen surowców energetycznych oraz wspieranie stabilizacji cen na rynku wewnętrznym.

Projektowane zmiany mają również na celu wsparcie polskiego sektora transportowego, jako kluczowego elementu gospodarki. Obniżenie kosztów paliw może – zdaniem Wnioskodawców – przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności polskich firm transportowych na rynku międzynarodowym, a także do poprawy kondycji finansowej małych i średnich przedsiębiorstw w tym sektorze.

Czasowe zwolnienie od podatku od sprzedaży detalicznej niektórych paliw silnikowych ma na celu, podobnie jak obniżenie stawek podatku od towarów i usług i podatku akcyzowego, wsparcie gospodarki oraz ochronę interesów konsumentów i przedsiębiorstw poprzez stabilizację rynku paliwowego.

Projektowane zmiany ponadto promują zrównoważony rozwój poprzez większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.

Projekt ustawy był przedmiotem analiz Biura Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji Kancelarii Sejmu dotyczących zgodności z prawem Unii Europejskiej⁴.

⁴ *Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krzysztof Szczucki, poseł Zbigniew Kuźmiuk), opinia z dnia 1 sierpnia 2024 r., BEOS-WOSR/WPEiM-1694/24.*

Omawiany projekt był także przedmiotem analizy BEOS w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu⁵.

III. Jak problem został rozwiązany w innych państwach, w szczególności państwach członkowskich UE/OECD?

W odpowiedzi na gwałtowny wzrost cen paliw na początku 2022 roku, spowodowany m.in. konfliktem na Ukrainie, wiele państw europejskich wprowadziło tymczasowe rozwiązania mające na celu złagodzenie obciążeń ponoszonych przez gospodarstwa domowe i przedsiębiorstwa. W opracowaniu dokonano przeglądu działań podjętych przez wybrane państwa europejskie w celu złagodzenia skutków wzrostu cen paliw, obejmujących zastosowane narzędzia (takie jak obniżki akcyzy, regulacje cen oraz innych podatków, w tym energetycznego), czas ich trwania oraz objęte nimi produkty. Analiza przeprowadzona na przykładzie Czech, Holandii, Niemiec, Słowenii, Irlandii i Rumunii ukazuje różnorodność podejść przyjętych przez poszczególne rządy. Choć większość państw zdecydowała się na bezpośrednie obniżki podatków od paliw, takich jak akcyza czy podatek energetyczny, to szczegółowe rozwiązania różniły się zarówno pod względem wysokości obniżek, jak i czasu ich obowiązywania. Warto podkreślić, że większość tych działań miała charakter tymczasowy i została już zakończona lub jest w trakcie wygasania.

W Czechach w kwietniu 2022 r. rząd podjął decyzję o obniżeniu akcyzy na benzynę i olej napędowy o 1,50 CZK (0.04 EUR) za litr. Celem nowelizacji ustawy o podatku akcyzowym⁶ było złagodzenie skutków wzrostu cen paliw spowodowanych inwazją Rosji na Ukrainę oraz przyczynienie się do zapewnienia konkurencyjności przewoźników drogowych. Początkowo zakładano obniżenie akcyzy w okresie od 1 czerwca do 30 września 2022 r., okres ten był jednak wydłużany⁷. Całkowite zniesienie obniżki miało nastąpić wraz z końcem 2023 r., jednak w związku ze spadkiem cen

⁵ *Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krzysztof Szczucki, poseł Zbigniew Kuźmiuk) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a ust. 1 regulaminu Sejmu*, opinia z dnia 1 sierpnia 2024 r., nr BEOS-WOSR/WAPEiM-1695/24

⁶ *Zákon č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních*, tekst ujednolicony w jęz. czeskim: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2003-353>.

⁷ Informacje ze strony internetowej czeskiego rządu:

<https://www.mfcr.cz/cs/ministerstvo/media/tiskove-zpravy/2022/vlada-schvalila-snizeni-spotrebni-dane-z-47148>.

paliw pierwotną stawkę wynoszącą 9,95 CZK (0,42 EUR) przywrócono wcześniej – od 1 sierpnia 2023 r.⁸.

W Holandii 1 kwietnia 2022 r. rząd wprowadził obniżkę o 21% stawek akcyzy na benzynę bezołowiową, olej napędowy i LPG (z 0,82 EUR za litr do 0,65 EUR za litr dla benzyny bezołowiowej, z 0,53 EUR za litr do 0,42 EUR za litr dla oleju napędowego i z 0,19 EUR za litr do 0,15 EUR za litr dla LPG). 1 lipca 2023 r. obniżka stawek akcyzy częściowo wygasła i stawki akcyzy wzrosły do 0,79 EUR za litr dla benzyny bezołowiowej, 0,52 EUR za litr dla oleju napędowego i 0,19 EUR za litr dla LPG. Całkowite zniesienie obniżki miało nastąpić wraz z końcem 2023 r., jednak została ona przedłużona do końca 2024 r. Ponadto do końca 2024 r. wstrzymano korygowanie stawek akcyzy o poziom inflacji⁹.

Niemiecki Bundestag uchwalił w dniu 19 maja 2022 r. ustawę o obniżeniu podatku energetycznego¹⁰. Ustawa ta przewidywała tymczasowe obniżenie podatku energetycznego od paliw. Obniżka obowiązywała przez okres trzech miesięcy – od 1 czerwca do 31 sierpnia 2022 r. Zgodnie z art. 68 ustawy podatek za 1 000 litrów benzyny wynosił 359,00 EUR, zaś podatek za 1 000 litrów olejów napędowych wynosił 330,00 EUR. Podatek od 1 megawatogodziny gazu ziemnego i 1 megawatogodziny węglowodorów gazowych wyniósł 9,36 EUR, a podatek od 1 000 kg gazów skroplonych niez mieszanych z innymi produktami energetycznymi wynosił 125,00 EUR. Zgodnie z informacją niemieckiej służby celnej¹¹ obniżka podatku wynosiła: benzyna 29,55 centów za litr, olej napędowy 14,04 eurocentów za litr, gaz ziemny (CNG i LNG) 4,54 EUR za megawatogodzinę, a dla gazu płynnego (LPG) skroplonego gazu ropopochodnego (LPG) 2,39 centów za kilogram. Należy zauważyć, że była to obniżka podatku energetycznego, a nie podatku VAT. Podatek VAT na paliwo pozostał na niezmiennym poziomie 19%.

⁸ Poslanci schválili zvýšení spotřební daně na naftu o 1,50 Kč na litr, od kdy cena nafty vzroste?, 12.07.2023, https://www.finance.cz/novinky/poslanci-schvalili-zvyseni-spotrebni-dane-na-naftu-o-1-50-kc-na-litr-od-kdy-cena-nafty-vzroste/#google_vignette.

⁹ Informacje ze strony internetowej holenderskiego rządu:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/koopkracht/lagere-accijns-op-brandstof-in-2022>;

<https://www.rijksfinancien.nl/belastingplan-memorie-van-toelichting/2023/d17e5185>; Informacje z

portalu *Worldwide Tax Summaries, Netherlands*,

<https://taxsummaries.pwc.com/netherlands/corporate/other-taxes>;

¹⁰ *Energiesteuergesetz vom 15. Juli 2006 (BGBl. I S. 1534; 2008 I S. 660, 1007), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 107) geändert worden ist*,

<https://www.gesetze-im-internet.de/energiestg/BJNR153410006.html>.

¹¹ https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchsteuern/Grundsatzliche-Regelungen/Verbrauchsteuersaetze/vst_senkung_energiesteuer.html?faqCalledDoc=291194.

W Irlandii w 2022 r., wobec rosnących cen paliw po wybuchu pełnoskalowej wojny Rosji z Ukrainą, rząd irlandzki zdecydował o obniżeniu do dnia 31 sierpnia 2022 r. kwoty akcyzy na benzynę i olej napędowy, wprowadzając obniżki w wysokości odpowiednio 21 centów i 16 centów za 1 l. Termin obowiązywania obniżonej kwoty był kilkakrotnie przedłużany, a następnie stopniowo podnoszono jej wysokość, by wrócić do zasadniczej kwoty akcyzy od dnia 1 sierpnia br¹². Podatek VAT od paliwa w Irlandii nie został obniżony. Obecnie wynosi 23%, co odpowiada standardowej stawce VAT, która została niedawno podwyższona z 21%¹³.

W Słowenii w czerwcu 2022 r. wprowadzono system regulowanych marż dla sprzedawców produktów naftowych poza drogami publicznymi. W czerwcu 2023 r. rząd Republiki Słowenii wydał rozporządzenie w sprawie ustalania cen niektórych produktów ropopochodnych¹⁴ przedłużające na kolejny rok obowiązywanie systemu częściowej regulacji cen paliw silnikowych. Regulacją objęto ceny detaliczne 95-oktanowej benzyny silnikowej bezołowiowej i oleju napędowego poza autostradami i drogami ekspresowymi. Rząd przyjął również ukierunkowane środki łagodzące dla określonych grup użytkowników polegające m.in. na porozumieniu z przewoźnikami w sprawie napełniania zbiorników oleju napędowego na stacjach benzynowych przy autostradach po cenie porównywalnej z cenami na stacjach benzynowych poza autostradami.

W Rumunii, w dniu 30 czerwca 2022 r. przyjęto rozporządzenie nadzwyczajne nr. 106 dotyczące udzielania ulg od cen benzyny i oleju napędowego¹⁵. Zgodnie z rozporządzeniem podmiotom gospodarczym zajmującym się sprzedażą benzyny i oleju napędowego odbiorcom końcowym – osobom fizycznym i prawnym, a także uprawnionym podmiotom dokonującym zakupu paliw z magazynów i/lub stacji dystrybucyjnych na potrzeby własne lub w celu odsprzedaży, udzielającym rabatu

¹² *Fuel Prices. Dáil Éireann Debate, Wednesday, 10 April 2024*, <https://www.oireachtas.ie/en/debates/question/2024-04-10/6/>; *Excise cut was temporary, says minister as fuel costs rise*, <https://www.rte.ie/news/business/2024/0731/1462826-fuel-price-increase/>.

¹³ <https://calculatethevat.com/vat-on-fuel>.

¹⁴ *Uredba o oblikovanju cen določenih naftnih derivatov*, <https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=URED8902>.

¹⁵ *ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 106 din 30 iunie 2022 pentru susținerea acordării de reduceri ale prețurilor la benzină și motorină și pentru modificarea art. 18 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 41/2022 pentru instituirea Sistemului național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri cu risc fiscal ridicat RO e-Transport și de abrogare a art. XXVIII din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative* <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/259038>.

cenowego w wysokości 0,5 RON/litr z VAT (0.10 EUR/litr) w cenie sprzedaży, przysługiwała rekompensata z budżetu państwa w wysokości 0,25 RON/litr z VAT (0.05 EUR/litr). W okresie składania wniosków przedsiębiorcy zajmujący się sprzedażą benzyny i oleju napędowego za pośrednictwem stacji dystrybucji paliw byli zobowiązani wyświetlać na pylonie cenowym cenę zawierającą tę obniżkę, a w systemie zarządzania i na dystrybutorze wpisywana była cena sprzedaży bez rabatu handlowego.

Rozporządzenie początkowo obowiązywało od 1 lipca do 30 września 2022 r. i zostało przedłużone do 31 grudnia 2022 r.

IV. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Projekt oddziałuje, poprzez spadek cen niektórych produktów energetycznych, na:

- 1) gospodarstwa domowe – według GUS 12 516,5 w 2021 r.¹⁶;
- 2) konsumenci wskazanych produktów energetycznych zarówno przedsiębiorcy, jak również osoby fizyczne;
- 3) podatnicy podatku od sprzedaży detalicznej z sektora paliw;
- 4) przedsiębiorcy dokonujący sprzedaży paliw silnikowych (8 161 stacji paliw)¹⁷.

V. Informacje o zakresie, czasie trwania i wynikach konsultacji

Z uzasadnienia projektu ustawy nie wynika, aby projekt został poddany konsultacjom społecznym.

Zgodnie z informacjami z Systemu Informacyjnego Sejmu, w dniu 26 lipca 2024 r. Marszałek Sejmu skierował projekt do konsultacji (SN, PG, NBP, KRRP, NRA, KRDP, KRBR, KIG, FZZ, OPZZ, NSZZ"S", FPP, Lewiatan, BCC-ZP, ZRP, PRP, ZPiP, FPP, RDS i RMiŚP).

VI. Wpływ na sektor finansów publicznych

W okresie od dnia 1 lutego 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. obowiązywało czasowe obniżenie stawek podatku VAT do 8% oraz akcyzy dla benzyn silnikowych, olei napędowych, biokomponentów oraz gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych. Od 1 stycznia 2023 r. stawki wróciły do poziomu 23% w przypadku VAT. Od 1 stycznia 2022 r. obowiązywało zawieszenie podatku od sprzedaży paliw

¹⁶ GUS, „Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2023”, Warszawa 2024 r., str. 306.

¹⁷ Tamże..., str. 560.

płynnych. Został on przywrócony od dnia 1 lipca 2023 r., podobnie jak obniżone wcześniej stawki akcyzy na wybrane produkty (do poziomu określonego w art. 89 ustawy o podatku akcyzowym¹⁸).

Wnioskodawcy w przedstawionym projekcie proponują obniżenie do poziomów poprzednio obowiązujących opodatkowania benzyn silnikowych, olejów napędowych, biokomponentów oraz gazów przeznaczonych do napędu silników podatkiem VAT, stawek akcyzy oraz zawieszenie obowiązywania podatku od sprzedaży detalicznej w okresie 1 sierpnia 2024 – 31 marca 2025 (Tabela 1).

Tabela 1. Opodatkowanie paliw płynnych oraz podatek od sprzedaży detalicznej paliw płynnych

VAT	zasady obowiązujące obecnie	proponowane zmiany
benzyny silnikowe	23%	8%
oleje napędowe	23%	8%
biokomponenty stanowiące samoistne paliwa	23%	8%
gaz ziemny (mokry)	23%	8%
Akcyza		
benzyny silnikowe	1529 zł/ 1000 litrów	1413,0 zł/ 1000 litrów
oleje napędowe	1160 zł/ 1000 litrów	1104,0 zł/ 1000 litrów
biokomponenty stanowiące samoistne paliwa	1160 zł/ 1000 litrów	1104,0 zł/ 1000 litrów
gaz przeznaczony do napędu silników spalinowych skroplone	659 kg/ 1000 kg	387 kg/ 1000 kg
Podatek od sprzedaży detalicznej		
paliwa płynne	0,8% podstawy opodatkowania < 170 mln zł	-
	1,4% podstawy opodatkowania > 170 mln zł	-

Źródło: Projekt posełski o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, Ministerstwo Finansów;

Autorzy projektu w jego uzasadnieniu stwierdzają, że: „Proponowana obniżka stawek podatku VAT będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług o ok. 4,1 mld zł.” W części dotyczącej zmian stawek akcyzy wnioskodawcy stwierdzają, iż, „Koszt wprowadzenia wyżej opisanych obniżek akcyzy to ok. 1,7 mld zł mniej we wpływach do budżetu państwa.” Wreszcie w przypadku proponowanego wyłączenia określonych produktów z podatku od sprzedaży detalicznej autorzy piszą „Proponowana obniżka stawek podatku od sprzedaży detalicznej będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa o ok. 1,6 mld zł.” W dalszej części uzasadnienia stwierdzono, że projekt będzie miał wpływ dla budżetu państwa poprzez mniejsze dochody z podatku VAT, akcyzy, podatku od sprzedaży detalicznej w wysokościach przedstawionych przez Wnioskodawców – niemniej jednak poprzez zwiększenie obrotów i zysków ze sprzedaży większe będą dochody z podatków dochodowych do budżetu państwa. Finalnie, Wnioskodawcy szacują łączne koszty proponowanych zmian na kwotę ok. **7,4 mld zł**. Wyliczenia te nie zostały poparte żadnymi argumentami, nie

¹⁸ Ustawa z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, Dz.U. z 2023 r., poz. 1542.

zaprezentowano również żadnych danych na podstawie, których przyjęte zostały takie a nie inne wartości.

Należy zauważyć, iż obniżenie stawek VAT i akcyzy na paliwa silnikowe oraz wyłączenie z podatku od sprzedaży detalicznej określonych produktów będzie wyłącznym kosztem budżetu państwa. Proponowana zmiana nie będzie natomiast miała żadnego wpływu na dochody jednostek samorządu terytorialnego.

Przeprowadzenie kompleksowej oceny wpływu proponowanych rozwiązań na sektor finansów publicznych wymaga dostępu do danych zawartych w deklaracjach na podatek od sprzedaży detalicznej składanych przez podmioty sektora paliwowego (dane POLTAX). Równocześnie ze względu na kosztowy charakter podatku od sprzedaży detalicznej w podatkach dochodowych w skutkach czasowego wyłączenia z niego określonych grup produktów należałoby wykazać wpływ na dochody z tego tytułu występujący w podatku CIT. Dane takie posiadają Urzędy Skarbowe oraz Ministerstwo Finansów, jednakże Biuro Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji (BEOS) nie dysponuje dostępem do takich danych. Stąd też, w krótkim okresie czasu, można przeprowadzić jedynie szacunkową ocenę skutków proponowanych obniżek.

1) Ubytek wpływów budżetowych w przypadku obniżenia stawki podatku VAT oraz akcyzy

Na podstawie Raportów Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) uzyskano informacje odnośnie podstawowych danych dotyczących sprzedaży detalicznej paliw silnikowych i związanych z tym wpływów do budżetu państwa (Tabela 2).

Tabela 2. Wartość sprzedaży paliw płynnych, wolumen sprzedaży oraz wpływy do budżetu państwa.

rok	wartość sprzedaży detalicznej paliw silnikowych (mld PLN)	wolumen sprzedanych paliw na stacjach - benzyny silnikowe, olej napędowy, autogaz (mld litrów)	wpływy do budżetu państwa z tytułu podatków od sprzedaży (VAT, akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna) mld PLN	wartość wpływów do systemu finansów publicznych z sektora paliwowego (mld PLN)
2023	190	31	83	94
2022	194	29,8	57	-
2021	142	28,4	68,5	75,1
2020	109	26,7	65	-
2019	132	28	65	-
2018	121	27	59	-
2017	95	26	50	-

Źródło: Raporty POPiHN za lata 2017-2023;

Praktycznie przez cały 2022 r. obowiązywały niższe stawki podatkowe, a podatek od sprzedaży detalicznej pozostawał zawieszony. Równocześnie w marcu 2022 r. zniknęły ostatnie obostrzenia związane z pandemią Covid-19. Można zatem uznać, iż rok 2022 jest dobrym punktem odniesienia do oceny skutków proponowanych zmian. W roku 2022 średnioroczna inflacja cen konsumpcyjnych towarów i usług wyniosła 14,4% co znalazło swoje odzwierciedlenie we wzroście wartości sprzedaży detalicznej paliw silnikowych. Równocześnie jednak zawieszenie podatku od ich sprzedaży oraz obniżone stawki podatku VAT i akcyzy przełożyły się na wyraźny spadek wpływów do budżetu państwa z tego tytułu (68,5 mld zł w 2021 r. versus 57 mld zł w 2022 r.). Zatem nastąpił spadek nominalnych wpływów o ok. 11,5 mld zł, realnie, czyli uwzględniając inflację, spadek był jeszcze wyższy i wyniósł 16,2 mld zł. W 2023 r. stawki VAT powróciły do standardowego poziomu 23%, a od połowy roku wysokość akcyzy powróciła do poprzednich poziomów podobnie jak podatek od sprzedaży detalicznej. Wartość sprzedaży paliw silnikowych była jednak nieco niższa niż rok wcześniej, a wpływy do budżetu państwa wzrosły nominalnie aż o 26 mld zł, a realnie o 24,8 mld zł. Mając powyższe na uwadze można zakładać, iż powrót do sytuacji z roku 2022, tj. do niższych stawek podatkowych przyniesie analogiczny ubytek dochodów budżetowych w okresie 12 miesięcy. Jednakże, ponieważ Wnioskodawcy proponują wprowadzenie wspomnianych obniżonych stawek na okres 8 miesięcy, faktyczny ubytek dochodów budżetowych z tego tytułu wyniósłby nominalnie ok. **17,3 mld zł**.

2) Ubytek wpływów budżetowych z powodu zawieszenia podatku od sprzedaży detalicznej

Zawieszenie podatku od sprzedaży detalicznej paliw płynnych obowiązywało przez cały rok 2022 oraz pierwszą połowę roku 2023. Dane Ministerstwa Finansów dotyczą całłościowych wpływów z tytułu podatku od sprzedaży detalicznej, czyli obejmują nie tylko paliwa silnikowe, ale również szereg innych grupy wyrobów – jak na przykład wyroby tytoniowe, alkoholowe czy spożywcze oferowane w obrocie detalicznym. Podobnie jak w przypadku szacunków odnośnie do podatku VAT czy akcyzy brak dostępu do szczegółowych danych uniemożliwia dokonanie precyzyjnych obliczeń. W 2023 r. wpływy budżetowe z tytułu podatku od sprzedaży detalicznej zwiększyły się nominalnie o 19,9% w stosunku do roku wcześniejszego (Tabela 3). Niewątpliwie wzrost ten wynikał w pewnym stopniu z faktu, iż podatek obowiązywał przez połowę roku.

Tabela 3. Wpływy podatkowe budżetu państwa

Wyszczególnienie	Wpływy budżetowe w tys. zł w 2023 r.	Wpływy budżetowe w tys. zł w 2022 r.	Wpływy budżetowe w tys. zł w 2021 r.
Podatek dochodowy od osób prawnych bez odliczenia udziałów dla jednostek samorządu	89 696 094	85 290 393	66 673 733
Podatek dochodowy od osób fizycznych bez odliczenia udziałów dla jednostek samorządu terytorialnego	143 776 897	136 096 862	136 093 906
Podatek od towarów i usług	244 267 386	230 390 544	215 733 975
Podatek od niektórych instytucji finansowych	5 910 809	6 078 931	5 290 721
Podatek akcyzowy	84 798 844	79 773 438	75 798 033
Podatek od gier	4 475 682	3 885 730	3 048 859
Podatki zniesione	5	0	10
Podatek od wydobycia niektórych kopalin	3 912 329	3 786 792	3 686 803
Podatek od sprzedaży detalicznej	3 952 778	3 296 914	2 632 041
Cła	6 159 559	8 271 573	6 412 854

Źródło: Dane Ministerstwo Finansów;

Jednakże porównując wpływy podatkowe z tytułu podatku od sprzedaży detalicznej widoczna jest ich silna zależność od wartości sprzedaży paliw (Tabela 2).

Na podstawie informacji dotyczących dochodów budżetowych prezentowanych przez Ministerstwo Finansów w niniejszej analizie przyjęto strukturę wpływów z podatku od sprzedaży detalicznej na analogicznym poziomie jak w przypadku akcyzy¹⁹. Resort finansów podaje, iż w każdym roku ponad 80% dochodów z akcyzy stanowią wpływy z opodatkowania 3 głównych grup wyrobów:

- paliw silnikowych,
- wyrobów tytoniowych,
- alkoholu etylowego;

Przyjmując takie założenia można szacować, iż w roku 2023 – dochody z tytułu podatku od sprzedaży detalicznej paliw silnikowych wyniosły ok. 1 mld zł²⁰. Ponieważ jednak podatek ten obowiązywał jedynie przez pół roku należy tę wartość podwoić. W konsekwencji czego można przyjąć, iż potencjalne dochody z tytułu podatku od sprzedaży detalicznej paliw silnikowych w całym roku wyniosłyby ok. 2,1 mld zł. Analogicznie jak w przypadku dochodów z podatku VAT i akcyzy należy uwzględnić jedynie ubytek dochodów w okresie postulowanego zawieszenia poboru podatku, czyli w okresie 8 miesięcy. Wyliczony hipotetyczny ubytek dochodów wynosi **1,4 mld zł**.

Reasumując, szacowane przez BEOS łączne koszty wprowadzenia proponowanych rozwiązań (obniżka VAT, akcyzy i podatku od sprzedaży detalicznej) dla budżetu

¹⁹ <https://www.podatki.gov.pl/skad-miliardy-do-budzetu/> [dostęp: 30 lipca 2024 r.]

²⁰ 1) Dochody z całości podatku od sprzedaży detalicznej * 80% = Dochody z podatku od sprzedaży detalicznej z 3 grup wyrobów (DPSD3). 2) DPSD3/3 = dochody ze sprzedaży detalicznej paliw silnikowych (DSDPS),

państwa powinny zamknąć się kwotą ok. **18,7 mld zł** (wobec 7,4 mld zł szacowanych przez Wnioskodawców).

3) Uwarunkowania makroekonomiczne

Analizując przedstawione propozycje z punktu widzenia sytuacji finansów publicznych należy zwrócić uwagę na fakt, iż pomimo przywrócenia stawek VAT na prąd, gaz i paliwa dochody z VAT w 2023 r. były bardzo słabe. Ich relacja w stosunku do PKB pozostała na poziomie z 2022 r. Dochody z VAT w 2023 r. – mimo wysokiej inflacji i wzrostu stawek – rosły dużo wolniej niż baza tego podatku. W rezultacie znacząco wzrosła luka VAT – w dwa lata, tj. 2022-2023, o ponad 40 mld zł ²¹.

Kolejnym istotnym czynnikiem jest przekroczenie w 2023 r. poziomu referencyjnego kryteriów z Maastricht odnośnie do deficytu sektora finansów publicznych (5,1% vs 3%). Ponadto, zgodnie z prognozą KE, w 2024 r. deficyt ten wzrośnie do 5,4% PKB. Oznacza to, że spełnione zostały wszystkie przesłanki rozpoczęcia wobec Polski procedury nadmiernego deficytu (EDP) ²². Faktycznie w dn. 19 czerwca 2024 r. KE zaproponowała objęcie Polski procedurą nadmiernego deficytu, a w dniu 26 lipca 2024 r. Rada UE zdecydowała o uruchomieniu tej procedury ²³. W tej sytuacji Polska będzie musiała przedstawić plan naprawczy w celu redukcji deficytu sektora finansów publicznych, a zatem wszelkie propozycje polegające na jego zwiększeniu zostaną automatycznie ograniczone.

VII. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Z uwagi na czasowy (kilkumiesięczny) okres obowiązywania proponowanych rozwiązań, brak jest zasadniczego ich wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Natomiast z uwagi na przeciwdziałanie nadmiernemu wzrostowi cen paliw będzie mieć pozytywny wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli oraz gospodarstwa domowe.

Obniżony VAT na paliwa dotyczy wszystkich kierowców tankujących na polskich stacjach paliw. Korzyści odniosą zatem osoby posiadające samochód

²¹ S. Dudek, L. Kotecki, M. Petka-Zagajewska „Zagrożenia nadmiernego długu publicznego” Instytut Odpowiedzialnych Finansów, Warszawa 2024, str. 6.

²² <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/glossary/excessive-deficit-procedure-edp.html> [dostęp: 26 lipca 2024 r.]

²³ <https://www.pap.pl/aktualnosci/ke-objela-procedura-nadmiernego-deficytu-polske-i-szesc-innych-krajow-unijnych>

i nieprowadzące własnej działalności gospodarczej, ale również właściciele firm z flotą samochodową – osobową, dostawczą i ciężarową.

Paradoksalnie obniżenie stawki VAT na paliwa może nie mieć jednoznacznie pozytywnego wpływu na przedsiębiorców (tzw. VAT-owców). Z jednej strony obniżenie stawki VAT wpływa realnie na wysokość odliczeń – będą bowiem mniejsze niż przy podatku VAT w wysokości 23%. Z drugiej strony niższa cena paliwa wyrównuje stratę związaną z niższym VAT-em. Obniżka VAT na paliwo dla firm w najgorszym wypadku będzie zatem minimalnie niekorzystna, a najczęściej neutralna dla polskich przedsiębiorców.

VIII. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

Projektowana ustawa wprowadza obowiązek zamieszczania przez sprzedawców, dokonujących sprzedaży paliw silnikowych objętych obniżoną stawką podatku od towarów i usług na podstawie nowego art. 146dd u.p.t.u., przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż tych paliw silnikowych, czytelnej informacji, że od dnia 1 sierpnia 2024 r. do dnia 31 marca 2025 r. sprzedaż tych paliw jest objęta stawką podatku od towarów i usług obniżoną do wysokości 8% (art. 4 projektu).

IX. Wpływ na rynek pracy

Charakter proponowanych zmian w zakresie podatku VAT, podatku akcyzowego oraz podatku od sprzedaży detalicznej nie powinien wpływać na zmianę układu funkcjonowania rynku pracy. Projektowana ustawa nie będzie wpływać bezpośrednio na rynek pracy, m.in. ze względu na krótki czas obowiązywania proponowanych przepisów.

X. Wpływ na pozostałe obszary

Projektowana ustawa nie wpływa bezpośrednio na inne obszary.

XI. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana ustawa ma wejść w życie z dniem 1 sierpnia 2024 r. (art. 5 projektu).

XII. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W przypadku przedmiotowego projektu nie przewidziano ewaluacji.

Autorzy:

dr Jacek Kulicki (pkt I, II, V, VIII, XI, XII)
specjalista ds. finansów publicznych
w Biurze Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji

Krzysztof Wołowicz (pkt IV, VI, VII, IX, X)
specjalista ds. systemu gospodarczego
w Biurze Ekspertyz i Oceny Skutków Regulacji

dr Danuta Adamiec, Justyna Branna, Natalia Firlej, Kaja Krawczyk, Angelina Tazuszel,
Łukasz Żołądek; (pkt III)
specjaliści w Wydziale Oceny Skutków Regulacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

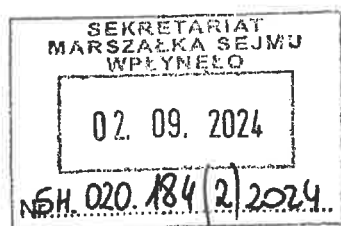
Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji



Piotr Chybalski

Warszawa, dnia 2 września 2024 r.

Zbigniew Kuźmiuk
Posel na Sejm RP



Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Jako reprezentant wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, złożonego do Laski Marszałkowskiej w dniu 22 lipca br., informuję Pana Marszałka, że celem projektu jest ułatwienie prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców poprzez obniżenie stawek VAT na paliwa, a tym samym dostosowanie obecnych przepisów podatkowych do zmieniających się warunków gospodarczych i zapobiegnięcie znacznemu wzrostowi inflacji oraz poprawienie konkurencyjności polskiej gospodarki. Projekt ustawy wywiera pozytywny wpływ na mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Obniżenie stawek VAT na paliwa ma na celu ograniczenie negatywnych skutków wzrostu cen paliw dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw, co powinno przyczynić się do stabilizacji cen na rynku wewnętrznym. Ponadto obniżenie stawek VAT może wpłynąć pozytywnie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych, poprzez zmniejszenie kosztów produkcji i transportu. Tak określony cel nie może być zrealizowany za pomocą innych środków niż zaproponowane w projekcie ustawy, to jest przez zmniejszenie stawki VAT na paliwa. Nie ulega także wątpliwości, że projektowana zmiana jest zgodna z ustawą z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023r. poz. 221), gdyż prowadzi ona do pobudzenia rozwoju gospodarczego.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS - KP.020.188.13.2024
03.09.2024
Data wpływu

Żadna norma ustawy - Prawo przedsiębiorców nie jest sprzeczna z proponowanymi rozwiązaniami prawnymi, natomiast cel projektu ustawy jest szczególnie ważny w dobie wojny na Ukrainie, inflacji i niepewności na rynkach finansowych, co powinno skłaniać ustawodawcę do wprowadzenia regulacji mających bezpośredni wpływ na sytuację gospodarczą.

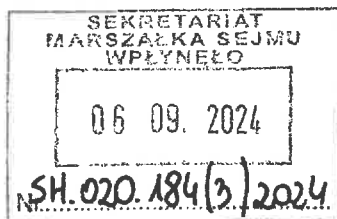
Warto też przypomnieć, iż w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 r. w Polsce również zastosowano analogiczną stawkę VAT na wymienione produkty energetyczne i przyjęte rozwiązania nie były kwestionowane przez Unię Europejską.

Zbigniew Kuśmierz



POSEŁ NA SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
dr hab. Krzysztof Szczucki

Warszawa, 6 września 2024 r.



Sz. P.

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z 27 sierpnia 2024 r. (znak: SPS-WP.020.188.10.2024) dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, w załączeniu przekazuję poprawione uzasadnienie zgodnie z zaleceniami Pana Marszałka. Dodana treść znajduje się na s. 5 i 6 uzasadnienia projektu.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. *SPS-WP.020.188.15.2024*

Data wpływu *09.09.2024*

Z wyrazami szacunku
Krzysztof Szczucki

UZASADNIENIE

Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2024 r. poz. 361), ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1542, 1598 i 1723) i ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 148). Projekt ma na celu dostosowanie obecnych przepisów podatkowych do zmieniających się warunków gospodarczych i zapobiegnięcie znacznemu wzrostowi inflacji oraz ma na celu poprawę konkurencyjności polskiej gospodarki.

Podstawowym celem proponowanych zmian jest wprowadzenie czasowych obniżek stawek podatku od towarów i usług na niektóre produkty energetyczne, takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty oraz gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych skroplone. Zmiany te są odpowiedzią na rosnące ceny surowców energetycznych na rynkach światowych, które mają bezpośredni wpływ na koszty produkcji i transportu, a w konsekwencji na ceny towarów i usług dla konsumentów.

Obniżenie stawek VAT na wymienione produkty ma na celu ograniczenie negatywnych skutków wzrostu cen paliw dla gospodarstw domowych oraz przedsiębiorstw, co powinno przyczynić się do stabilizacji cen na rynku wewnętrznym. Ponadto obniżenie stawek VAT może wpłynąć pozytywnie na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw na rynkach międzynarodowych, poprzez zmniejszenie kosztów produkcji i transportu.

W związku z powyższym proponuje się ustalenie wysokości stawki VAT na poziomie 8%. Stawka ta będzie obowiązywała w terminie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. i będzie dotyczyła:

- benzyn silnikowych (CN 2710 12 45 lub 2710 12 49) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,
- olejów napędowych (CN 2710 19 43 i 2710 20 11) oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach,

- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, spełniających wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczonych do napędu silników spalinowych – bez względu na kod CN,
- przeznaczonych do napędu silników spalinowych gazu ziemnego (mokrego) i pozostałych węglowodorów gazowych (CN 2711, z wyłączeniem CN 2711 11 00 i 2711 21 00) oraz gazowych węglowodorów alifatycznych objętych pozycją CN 2901, skroplonych.

Proponowana obniżka stawek podatku VAT będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług o ok. 4,1 mld zł.

Projekt przewiduje również określenie tymczasowych stawek akcyzy na wybrane produkty energetyczne, które będą obowiązujące w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. Celem tej zmiany jest przeciwdziałanie negatywnym skutkom gospodarczym wynikającym z wysokich cen surowców energetycznych oraz wspieranie stabilności cen na rynku wewnętrznym. Proponowane stawki akcyzy zostały ustalone na poziomach, które mają na celu zminimalizowanie negatywnego wpływu wysokich cen paliw na gospodarkę, jednocześnie zapewniając niezbędne wpływy do budżetu państwa.

W związku z czasowym charakterem proponowanych zmian dodano w przepisach epizodycznych ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym nowy art. 164aa. Przepis ten ustala stawki akcyzy, o której mowa w art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, na:

- benzyny silnikowe o kodach CN 2710 12 45 lub 2710 12 49 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – 1413,00 zł/1000 litrów;
- oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 43 i 2710 20 11 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach – 1104 zł/1000 litrów;
- biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN – 1104 zł/1000 litrów;
- gazy przeznaczone do napędu silników spalinowych skroplone – 387,00 zł/1000 kilogramów.

Ponadto zmiana ta jest zgodna z polityką Unii Europejskiej w zakresie wspierania zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Poprzez obniżenie stawek akcyzy na biokomponenty, projekt ustawy zachęca do większego wykorzystania paliw odnawialnych, co przyczyni się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i promowania bardziej ekologicznych rozwiązań energetycznych.

Koszt wprowadzenia wyżej opisanych obniżek akcyzy to ok. 1,7 mld zł mniej we wpływach do budżetu państwa.

Projektowane zmiany mają również na celu wsparcie polskiego sektora transportowego, który jest kluczowym elementem gospodarki. Obniżenie kosztów paliw może przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności polskich firm transportowych na rynku międzynarodowym, a także do poprawy kondycji finansowej małych i średnich przedsiębiorstw działających w tym sektorze.

Projekt przewiduje również zmiany w ustawie z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej. Zmiany te wyłączają określone produkty energetyczne z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej w okresie od 1 sierpnia 2024 r. do 31 marca 2025 r. Celem tej zmiany jest złagodzenie skutków ekonomicznych związanych z wysokimi cenami surowców energetycznych oraz wsparcie konsumentów i przedsiębiorstw w trudnym okresie wzrostu kosztów paliw.

Wprowadzenie art. 11c do ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o podatku od sprzedaży detalicznej jest więc rozwiązaniem mającym na celu wsparcie gospodarki oraz ochronę interesów konsumentów i przedsiębiorców w obliczu rosnących cen paliw. Proponowane zmiany są krokiem w kierunku stabilizacji rynku paliwowego, poprawy sytuacji finansowej obywateli i firm, a także promowania zrównoważonego rozwoju poprzez większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.

Czasowemu wyłączeniu z opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej będzie podlegała sprzedaż detaliczna:

- benzyn silnikowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- olejów napędowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;

- biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym;
- gazów przeznaczonych do napędu silników spalinowych, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 12 lit. a–b ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

Proponowana obniżka stawek podatku od sprzedaży detalicznej będzie skutkowała obniżeniem dochodów budżetu państwa o ok. 1,6 mld zł.

Dodatkowo w projekcie przewiduje się nałożenie obowiązku zamieszczania przy kasie rejestrującej w lokalu przedsiębiorstwa, w którym dokonywana jest sprzedaż paliw silnikowych, czytelnej informacji o obniżeniu stawek podatku VAT. Obowiązek ten służy zapewnieniu, że konsumenci są w pełni świadomi obniżki stawki podatku VAT i jej wpływu na ceny paliw. Regularne informowanie klientów o zmianach w podatkach pomaga podnosić poziom świadomości ekonomicznej społeczeństwa. Ułatwia to zrozumienie mechanizmów rynkowych i podatkowych oraz ich wpływu na codzienne życie obywateli. W dłuższej perspektywie może to prowadzić do bardziej świadomego podejmowania decyzji konsumenckich.

Projekt ustawy jest objęty prawem Unii Europejskiej. Wprawdzie prawo UE nie przewiduje wprost możliwości zastosowania obniżonych stawek VAT na produkty energetyczne takie jak benzyny silnikowe, oleje napędowe, biokomponenty, niemniej obecna sytuacja społeczno-gospodarcza Polski i widmo drożyzny uzasadnia wprowadzenie czasowej obniżki stawki VAT. Warto przypomnieć, iż w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 r. w Polsce również zastosowano analogiczną stawkę VAT na wymienione produkty energetyczne.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Projekt będzie miał wpływ dla budżetu państwa poprzez mniejsze dochody z podatku VAT, akcyzy, podatku od sprzedaży detalicznej w wysokościach przedstawionych powyżej, niemniej

poprzez zwiększenie obrotów i zysków ze sprzedaży podmiotów handlowych, ich kontrahentów, dostawców i producentów, większe będą dochody z podatków dochodowych do budżetu państwa. Projekt ustawy nie będzie miał wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Cel projektowanej ustawy nie może być osiągnięty za pomocą innych środków. Na wysokość cen paliw (poza ogólnosiwiatowymi cenami rynkowymi surowców oraz marżą przedsiębiorców) wpływ ma przede wszystkim wysokość obciążeń fiskalnych w handlu. Stosowanie regulacji niepodatkowych, takich jak interwencje administracyjne w ceny paliw, byłoby niezgodne z zasadami wolnego rynku oraz prawem Unii Europejskiej. Wprowadzenie innych form wsparcia, na przykład bezpośrednich dotacji dla konsumentów lub przedsiębiorców, wymagałoby znacznie bardziej złożonych procesów legislacyjnych, administracyjnych oraz kontroli wydatkowania środków publicznych, co nie przyniosłoby tak szybkiego i bezpośredniego efektu w postaci obniżenia cen paliw. Dodatkowo, tego rodzaju działania wiązałyby się z ryzykiem ich uznania za niedozwoloną pomoc publiczną. Wprowadzenie ulg lub obniżek w innych podatkach również nie wpłynęłoby w sposób tak bezpośredni na ceny paliw i mogłoby prowadzić do zakłóceń na rynku oraz nierówności konkurencyjnych. Dlatego czasowe obniżenie VAT, akcyzy oraz wyłączenie spod opodatkowania podatkiem od sprzedaży detalicznej na paliwa to jedyny efektywny i proporcjonalny środek, które mogą natychmiastowo wpłynąć na rynek paliwowy, zmniejszając ceny paliw i wspierając tym samym konsumentów oraz przedsiębiorców w trudnym okresie wzrostu kosztów życia i prowadzenia działalności gospodarczej.

Dla mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, którzy są szczególnie wrażliwi na wahania kosztów operacyjnych, projektowane regulacje przyniosą wymierne korzyści. Obniżenie kosztów paliw oznacza bezpośrednią redukcję wydatków związanych z transportem towarów, świadczeniem usług mobilnych oraz codziennym funkcjonowaniem firm, co pozwoli na poprawę ich płynności finansowej. Dzięki temu przedsiębiorcy ci będą mogli skupić się na rozwoju swojej działalności, inwestycjach oraz zatrudnieniu, zamiast na ograniczaniu kosztów w obliczu rosnących cen paliw. W szczególności w sektorach takich jak transport, logistyka, handel detaliczny i usługi mobilne, obniżenie podatków na paliwa może poprawić konkurencyjność i rentowność małych i średnich firm.

Wprowadzenie czasowego obniżenia podatków związanych z paliwami jest również zgodne z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236), która zakłada wspieranie przedsiębiorczości i rozwój działalności gospodarczej w Polsce. Proponowane rozwiązania stanowią odpowiedź na potrzebę minimalizacji barier administracyjnych i finansowych, które negatywnie wpływają na działalność przedsiębiorstw, szczególnie w kontekście nieprzewidywalnych i gwałtownych zmian na rynkach surowców. Projektowane regulacje w pełni respektują zasadę wolności gospodarczej, nie wprowadzając dodatkowych obciążeń ani nieuzasadnionych ograniczeń dla przedsiębiorców i same w sobie stanowią czynnik wzmacniający poziom konsumpcji i sprzedaży, co przełożyć się może na większe zyski przedsiębiorców.

Rozwiązania zawarte w projekcie wywołują pozytywne skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne.



SĄD NAJWYŻSZY

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego

Warszawa, 5 sierpnia 2024 r.

BSA II.022.46.2024

Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 26 lipca 2024 r., znak: SPS-WP.020.188.5.2024, mając na uwadze treść art. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (tekst jednolity: Dz.U. z 2024 r. poz. 622), w świetle którego Sąd Najwyższy może opiniować projekty tylko takich ustaw i innych aktów normatywnych, na podstawie których orzekają i funkcjonują sądy, a także innych projektów ustaw w zakresie, w jakim mają one wpływ na sprawy należące do właściwości Sądu Najwyższego, uprzejmie informuję, że **poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw** nie podlega opiniowaniu.

Z poważaniem,

dr hab. Małgorzata Manowska

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. **SPS-CP.020.188.9.2024**

Data wpływu **08.08.2024**



RZECZPOSPOLITA POLSKA
MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI
PROKURATOR GENERALNY

Warszawa, dnia 22/09 2024 r.

1001-1.0280.207.2024

dot. SPS-WP.020.188.5.2024

Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 26 lipca 2024 r., SPS-WP.020.188.5.2024, dotyczące poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (projekt bez numeru, wniesiony w dniu 22 lipca 2024 r.), przekazanego Prokuratorowi Generalnemu do wyrażenia opinii w trybie art. 3 § 1 pkt 12 ustawy z dnia 28 stycznia 2016 r. Prawo o prokuraturze (Dz. U. z 2024 r. poz. 390), uprzejmie informuję, że o przekazanym projekcie, normującym problematykę leżącą poza zakresem zadań prokuratury, nie przedstawiam opinii.

Łączę wyrazy szacunku,

Adam Bodnar
Adam Bodnar

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA K.
L.dz. DS.1120.384.2024
Data wpływu 26.09.2024

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SPS-WP.020.188.2024
Data wpływu 26.09.2024



Warszawa, 28 sierpnia 2024 r.

DP.IV.024.93.2024.MJ

Pan

Jacek Cichocki

Szef Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie,

W nawiązaniu do pisma z dnia 26 lipca 2024 r. (znak: SPS-WP.020.188.5.2024) dotyczącego poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, uprzejmie informuję, że Narodowy Bank Polski nie zgłasza uwag do powyższego dokumentu.

Z poważaniem

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L. dz. SPS-WP.020.188.12.1000

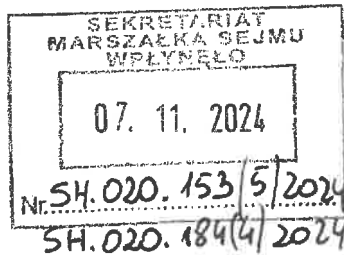
Data wpływu 28.08.2024r.



Warszawa, 7 listopada 2024 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Komisja Ustawodawcza
UST.020.14.2024



Pan

Szymon HOŁOWNIA

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

przekazuję – przyjęte na posiedzeniu w dniu 7 listopada 2024 r. – opinie Komisji Ustawodawczej:

- o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy prawo Zamówień Publicznych wraz z autopoprawką (przedstawiciel wnioskodawców poseł Jarosław Sachajko),
- o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług (przedstawiciel wnioskodawców poseł Krzysztof Szczerski i poseł Zbigniew Kuźmiuk).

Z poważaniem

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. 825-WP.020.188.21.2024
Data wpływu 07.11.2024

Przewodniczący Komisji


Marek Ast

OPINIA nr 106
Komisji Ustawodawczej

w sprawie poselskiego projektu ustawy
o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług

przyjęta na posiedzeniu
w dniu 7 listopada 2024 r.

dla Marszałka Sejmu

Komisja Ustawodawcza, na posiedzeniu w dniu 7 listopada 2024 r., rozpatrzyła skierowany przez Marszałka Sejmu – w trybie art. 34 ust. 8 regulaminu Sejmu, celem wyrażenia opinii w świetle zgłoszonych wątpliwości w sprawie zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej – poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług. Komisja, po przedstawieniu projektu i wysłuchaniu ekspertów, przeprowadziła dyskusję. W wyniku głosowania Komisja

- **uznała ten projekt za dopuszczalny.**

Przewodniczący Komisji


Marek Ast