



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
DSP.WPP.0640.139.2021.ML

Warszawa, 31 stycznia 2022 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

przekazuję przyjęte przez Radę Ministrów stanowisko wobec poselskiego projektu ustawy:

**- o zmianie ustawy – Prawo ochrony
środowiska (druk nr 1814).**

Jednocześnie informuję, że Rada Ministrów upoważniła Ministra Klimatu i Środowiska do reprezentowania Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Stanowisko Rządu

wobec poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska (druk nr 1814)

I. Przedmiot i istota projektu ustawy

Ustawą z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 poz. 1356) zostało wprowadzone narzędzie w postaci opłaty emisyjnej płaconej od ilości sprzedanych paliw silnikowych przez producentów paliw silnikowych, importerów paliw silnikowych, podmioty dokonujące nabycia wewnątrzwspólnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych, inne podmioty podlegające na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Dotyczy to podmiotów, które obracają paliwami płynnymi, w szczególności benzynami silnikowymi o kodach CN 2710 12 45, CN 2710 12 49 oraz olejami napędowymi o kodach CN 2710 19 43, CN 2710 20 11. Stawka opłaty emisyjnej dla benzyn silnikowych oraz olejów napędowych wynosi 80 zł za 1000 litrów. Wnioskodawcy twierdzą, że wprowadzenie opłaty emisyjnej spowodowało w praktyce wzrost cen paliw o około 10 groszy za litr. Jednocześnie płatnicy tego podatku przerzucili opłatę na odbiorców paliw.

Ostatecznie koszty ponoszą kierowcy oraz nabywcy towarów i usług.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska (druk – 1814) ma spowodować obniżenie cen paliw i przeciwdziałać w ten sposób rosnącym cenom towarów i usług.

W projekcie proponuje się, by z uwagi na rosnącą inflację (6,8%), w szczególności rosnące ceny paliw, wstrzymać pobieranie opłaty emisyjnej do czasu spadku inflacji. Pierwotnie opłata emisyjna miała zasilić Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) (85%) oraz Fundusz Niskoemisyjnego Transportu (FNT) (15%).

Obecnie, na podstawie art. 321 b ustawy Prawo Ochrony Środowiska, opłata emisyjna stanowi przychód NFOŚiGW oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z tym że kwota stanowiąca 95% opłaty emisyjnej stanowi przychód NFOŚiGW, a kwota 5% tej opłaty – Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Wnioskodawcy stoją na stanowisku, iż zawieszenie opłaty emisyjnej nie może jednak spowodować zaprzestania finansowania celów określonych w art. 321 b ustawy Prawo Ochrony Środowiska z ww. opłaty, ponieważ są one istotne. Wobec czego w projekcie zaproponowano inne źródło finansowania dla tych zadań. Ubytki miałyby być rekompensowane wpływami z podatku akcyzowego.

Zgodnie z opinią wnioskodawców w wyniku wejścia w życie ustawy nie zostaną zmniejszone planowane dochody NFOŚiGW oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zaproponowano, aby ustawa weszła w życie z dniem 31 grudnia 2021 r.

II. Stanowisko wobec rozwiązań proponowanych w projekcie ustawy

Ustawą z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 poz. 1356) wprowadzono opłatę emisyjną od ilości sprzedanych paliw silnikowych przez producentów paliw silnikowych, importerów paliw silnikowych, podmioty dokonujące nabycia wewnątrzwspólnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych, inne podmioty podlegające na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

Środki finansowe uzyskane w ramach opłaty emisyjnej są przeznaczane na wsparcie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i ekologicznych środków transportu oraz na działania związane z ograniczeniem emisji szkodliwych substancji do powietrza atmosferycznego oraz rozwój przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska koliduje z ustawą z dnia 9 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021, poz. 2349) (ustawa o zmianie ustawy o podatku akcyzowym).

Ustawa o zmianie ustawy o podatku akcyzowym wprowadza obniżenie stawek akcyzy na paliwa silnikowe (m.in. na benzynę silnikową i olej napędowy) do wysokości minimum akcyzowego (wliczając opłatę paliwową i opłatę emisyjną) w taki sposób, że wysokość opłaty emisyjnej i opłaty paliwowej pozostanie w 2021 r. i 2022 r. na dotychczasowym poziomie.

Biorąc powyższe pod uwagę, nie obniżając opłaty paliwowej i opłaty emisyjnej, można jednocześnie obniżyć akcyzę wliczając do minimum ww. opłaty. Jednak aby minimum akcyzowe na ww. paliwa zostało spełnione, opłata emisyjna i opłata paliwowa muszą zostać na obecnym poziomie i nie mogą zostać obniżone. W przeciwnym razie opodatkowanie benzyny silnikowej i oleju napędowego będzie poniżej minimum akcyzowego.

Należy również zaznaczyć, że konstrukcja zastąpienia opłaty emisyjnej przez część wpływów z akcyzy jest niedopracowana, nie jest jasne, jak miałyby wyglądać przepływy związane z taką zmianą, co może istotnie wpływać na budżet państwa (obniżenie dochodów lub wzrost wydatków). Proponowane rozwiązanie nie byłoby zgodne z ogólną zasadą braku powiązania konkretnych dochodów budżetu państwa z konkretnymi wydatkami. Ponadto wątpliwości budzi również opieranie się na danych miesięcznych o inflacji, które mogą podlegać silnym fluktuacjom (np. efekt bazy). Projekt nie zawiera szczegółowej oceny wpływu proponowanej regulacji na sektor finansów publicznych.

Z przedstawionych względów Rząd negatywnie opiniuje poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo ochrony środowiska.