

**Ustawa z dnia 2018 r.
o zmianie ustawy Prawo ochrony środowiska oraz o zmianie ustawy o biokomponentach i
biopaliwach ciekłych**

Art. 1

W ustawie z dnia z dnia 27 stycznia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627 ze zm.) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) skreśla się art. 321a - art. 321j;
- 2) w art. 401 ust. 7 skreśla się pkt 15.

Art. 2

W ustawie z dnia z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz.U. 2006 Nr 169 poz. 1199 ze zm.) skreśla się art. 28zd ust. 1 pkt 5.

Art. 3

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

UZASADNIENIE

Obowiązek uiszczenia opłaty emisyjnej przez dostawców paliw silnikowych został wprowadzony przez ustawę z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2018 poz. 1356). Przepisy dotyczące opłaty emisyjnej wejdą w życie 1 stycznia 2019 r.

Obowiązek uiszczenia opłaty emisyjnej ciążyć będzie na każdym podmiocie, który obraca paliwami płynnymi i spowoduje nieunikniony wzrost cen paliw poprzez przerzucenie należnej opłaty na odbiorców paliw, czyli kierowców. Wysokość opłaty emisyjnej wynosi 80 zł od każdego tysiąca litrów paliwa. Biuro Analiz Sejmowych w swojej analizie dotyczącej ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych doszło do wniosku, że opłata paliwowa „w pierwszym okresie jej obowiązywania może być przejęta przede wszystkim przez PKN Orlen oraz LOTOS, w których Skarb Państwa ma udział, o tyle w dłuższej perspektywie czasowej jej koszty zostaną w sposób bezpośredni lub pośredni przerzucone na nabywców, tak jak miało to miejsce w przypadku podatku od niektórych instytucji finansowych (tzw. podatku bankowego)”. Wprowadzenie opłaty emisyjnej spowoduje więc w praktyce wzrost cen paliw o około 10 groszy za litr. Należy przy tej okazji zauważyć, że ceny paliw w Polsce są już i tak bardzo wysokie, ponieważ wynoszą obecnie ponad 5 zł za litr. Mimo to skutek rządowego projektu ustawy paliwa silnikowe zostały obciążone kolejnym quasi-podatkiem, którego następstwem będzie dalszy wzrost ich ceny. Tego rodzaju polityka nie znajduje żadnego racjonalnego uzasadnienia – jej nieuniknionym skutkiem będzie spowolnienie wzrostu gospodarczego, rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw oraz brak nowych miejsc pracy. W rezultacie ogólne wpływy do budżetu państwa i wszystkich funduszy celowych - wbrew intencjom twórców ustawy - spadną, zamiast wzrosnąć.

Wnioskodawcy ustawy z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw argumentowali, że wpływy z opłaty emisyjnej posłużą do walki ze smogiem. Ma się to stać w wyniku działalności Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, powołanego również na mocy ustawy z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw. W praktyce jednak, zgodnie z art. 321b ustawy Prawo ochrony środowiska na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu przeznaczane będzie jedynie 15% wpływów z opłaty emisyjnej, podczas gdy zdecydowana większość środków (85%) z opłaty emisyjnej trafi do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W założeniach projektodawców ustawy ma to być odpowiednio 340 milionów złotych rocznie na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu oraz około 1,4 mld złotych rocznie na Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. W praktyce więc wpływy z opłaty emisyjnej będą w niewielkim stopniu służyć poprawie jakości powietrza w Polsce.

W dniu 25 września 2018 r. wpłynął do Sejmu rządowy projekt ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych (nr druku 2859). Projekt ten zakłada powołanie wspomnianego wyżej Funduszu, którego zadaniem będzie wspieranie budowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Zgodnie z art. 14 ust. 1 projektu ustawy: „Jednostka samorządu terytorialnego może otrzymać ze środków Funduszu dofinansowanie zadania powiatowego albo zadania gminnego w wysokości do 80% kosztów realizacji tego zadania”. Oznaczać to będzie w praktyce finansowanie zadań samorządowych przez środki pochodzące z funduszu zarządzanego przez władze centralne. Pozostaje to w sprzeczności z samą ideą samorządności oraz może prowadzić do nadużyć w postaci wspierania tylko tych samorządów, których polityka pozostaje zgodna z polityką władz centralnych.

Według art. 5 ust. 1 pkt 1 projektu ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych: „Środki Funduszu pochodzą z wpłat Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, o którym mowa w art. 400 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, 1356, 1479, 1564, 1590, 1592, 1648 i 1722), w wysokości nie mniejszej niż 1,4 mld zł rocznie”. Koincydencja wysokości kwoty, jaką Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej powinien uzyskać z wpływów z opłaty emisyjnej (ok. 1,4 mld zł rocznie) z kwotą, jaką ten Fundusz ten ma przeznaczać na rzecz Funduszu Dróg Samorządowych (w wysokości nie mniejszej niż 1,4 mld zł rocznie) wydaje się nieprzypadkowa, biorąc pod uwagę, że wnioskodawcą obu omawianych projektów ustaw jest rząd. Wskazuje to na rzeczywisty zamiar rządu polegający na ustanowieniu ukrytego podatku drogowego pod pozorem walki z zanieczyszczeniami powietrza. Z racji na to, że dysponentem Funduszu Dróg Samorządowych ma być minister właściwy do spraw transportu istnieje znaczące ryzyko, że środki z tego Funduszu będą wykorzystywane w celach politycznych i posłużą do finansowania dróg przede wszystkim w tych samorządach, których linia polityczna będzie zbieżna z linią polityczną rządu.

Wejście w życie projektu ustawy będzie miało korzystny wpływ na konkurencyjność gospodarki oraz na rynek pracy ze względu na zmniejszenie obciążeń fiskalnych, co pozwoli na zwiększenie obrotu na rynku. Z tego samego względu wejście w życie projektu ustawy będzie miało korzystny wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. W wyniku wejścia w życie ustawy zmniejszone zostaną planowane dochody Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (o ok. 1,4 mld zł) oraz Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (o ok. 340 mln zł). Ubytki te będą rekompensowane pozytywnymi skutkami finansowymi w związku z zwiększeniem przychodów z tytułu podatków CIT, PIT i VAT w wyniku wejścia w życie projektowanej ustawy.

Przedmiot projektu niniejszej ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Z powyższych powodów projekt ustawy zakładający zniesienie opłaty emisyjnej należy uznać za zasadny i słuszny.