



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja

Druk nr 2870

Warszawa, 30 marca 2004 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Jacka Zdrojewskiego.

(-) Jan Chojnacki; (-) Jerzy Czepułkowski; (-) Sebastian Florek; (-) Witold Gintowt-Dziewałtowski; (-) Joanna Grobel-Proszowska; (-) Ewa Maria Janik; (-) Bożena Kizińska; (-) Janusz Krasoń; (-) Wacław Martyniuk; (-) Alicja Murynowicz; (-) Irena Maria Nowacka; (-) Grażyna Pijanowska; (-) Andrzej Różański; (-) Jan Sieńko; (-) Grzegorz Tuderek; (-) Marek Widuch; (-) Zbyszek Zaborowski; (-) Jacek Zdrojewski.

USTAWA

z dnia 2004 r.

o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

Art. 1.

W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2001 r. Nr 110, poz. 1192, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, z 2003 r. Nr 80, poz. 721, Nr 139, poz. 1325, Nr 162, poz. 1586 i Nr 217, poz. 2124) wprowadza się następujące zmiany:

1) rozdział 5b otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 5b

Oплата paliwowa

Art. 37h. Wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych przystosowanych technicznie do zasilania tym paliwem, podlega opłacie, zwanej dalej „opłatą paliwową”.

Art. 37i. Оплата paliwowa stanowi przychód Funduszu.

Art. 37j. 1. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej od paliw silnikowych ciąży na:

- 1) producencie paliw silnikowych, albo
- 2) importerze paliw silnikowych, albo
- 3) podmiocie dokonującym nabycia wewnątrzwspólnotowego rozumianego, jako przemieszczenie wyrobów akcyzowych z terytorium państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej od gazu, o którym mowa w art. 37 h ciąży na podmiocie dokonującym sprzedaży detalicznej tego gazu.

3. Podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3 są zwolnione z obowiązku uiszczania opłaty paliwowej, gdy to wynika z umów międzynarodowych dotyczących międzynarodowego transportu drogowego .

4. Minister właściwy do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia wykaz umów, o których mowa w ust. 3 mając w szczególności na uwadze postanowienia umów dotyczących międzynarodowego transportu drogowego w zakresie paliw wwożonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w standardowych zbiornikach pojazdów samochodowych w ilości przekraczającej dopuszczalne normy określone w przepisach Kodeksu celnego.

Art. 37k. 1. Opłacie paliwowej podlega:

- 1) sprzedaż paliwa silnikowego lub gazu, o których mowa w art. 37h ,
- 2) import paliwa silnikowego,
- 3) nabycie wewnątrzwspólnotowe paliwa silnikowego,
- 4) przemieszczenie paliwa silnikowego poza teren zakładu, w którym paliwo silnikowe zostało wyprodukowane.

2. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej powstaje w przypadku:

- 1) producenta paliw silnikowych - z dniem sprzedaży lub przemieszczenia poza teren zakładu, w którym paliwa zostały wyprodukowane,
- 2) importera paliw silnikowych - z dniem powstania długu celnego w rozumieniu przepisów Kodeksu celnego,
- 3) podmiotu dokonującego nabycia wewnątrzwspólnotowego- z dniem otrzymania paliw silnikowych, będących przedmiotem tego nabycia, nie później jednak niż z dniem otrzymania faktury dokumentującej nabycie,
- 4) podmiotu dokonującego sprzedaży detalicznej gazu, o którym mowa w art. 37h – z dniem sprzedaży tego gazu.

3. W przypadku poddania danej ilości paliwa , od której zapłacono opłatę paliwową, dalszym procesom prowadzącym do zwiększenia ilości tego paliwa , opłacie paliwowej podlega jedynie uzyskana nadwyżka paliwa.

Art. 37l. 1. Podstawą obliczenia wysokości opłaty paliwowej w przypadku paliw silnikowych jest odpowiednio ilość sprzedanych lub przemieszczonych poza teren zakładu, w którym zostały te paliwa wyprodukowane , ilość paliw silnikowych importowanych albo ilość paliw silnikowych otrzymanych w drodze nabycia wewnątrzwspólnotowego, określona na fakturze lub dokumencie celnym albo administracyjnym dokumencie towarzyszącym /uproszczonym / w rozumieniu przepisów ustawy o podatku akcyzowym.

2. Podstawą obliczenia wysokości opłaty paliwowej w przypadku gazu, o którym mowa w art. 37h , jest ilość gazu sprzedana przez podmiot dokonujący sprzedaży detalicznej tego gazu, od której podmiot ten jest obowiązany zapłacić podatek akcyzowy.

Art. 37m. 1. Stawka opłaty paliwowej wynosi 105 zł za tonę paliwa silnikowego lub gazu, o którym mowa w art. 37h .

2. Stawka opłaty paliwowej, o której mowa w ust. 1, od roku 2005 ulega zmianie w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen detalicznych towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawka ulega zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

3. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 2, ustala się zgodnie z art. 37e ust. 3.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, stawkę opłaty paliwowej obliczoną z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, zaokrąglając ją w górę do pełnych groszy.

Art. 37n. 1. Organami właściwymi w sprawie opłaty paliwowej są naczelnicy urzędów celnych oraz dyrektorzy izb celnych.

2. Organami właściwymi miejscowo w sprawach opłaty paliwowej są odpowiednio:

1) naczelnik urzędu celnego właściwy miejscowo w sprawach podatku akcyzowego oraz dyrektor izby celnej właściwy dla naczelnika tego urzędu - w przypadkach, o których mowa w art. 37j ust. 1 pkt 1 i 3 oraz ust. 2,

2) naczelnik urzędu celnego właściwy ze względu na miejsce powstania długu celnego oraz dyrektor izby celnej właściwy dla naczelnika tego urzędu - w przypadku, o którym mowa w art. 37j ust. 1 pkt 2 .

Art. 37o. 1. Podmioty, o których mowa w art. 37j, są obowiązane składać informację o opłacie paliwowej właściwemu naczelnikowi urzędu celnego oraz obliczać i wpłacać opłatę paliwową w terminie:

1) do 25 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstał obowiązek zapłaty - w przypadkach, o których mowa w art. 37j ust. 1 pkt 1 i 3 i ust. 2,

2) określonym dla należności celnych - w przypadku, o którym mowa w art. 37j ust. 1 pkt 2,

- na wyodrębniony rachunek bankowy izby celnej, którą kieruje dyrektor właściwy dla naczelnika tego urzędu celnego.

2. W razie powstania nadpłaty w opłacie paliwowej dyrektor izby celnej, o którym mowa w ust. 1, dokonuje zwrotu tej nadpłaty ze środków Funduszu.

3. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zapłata powinna nastąpić.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór informacji w sprawie opłaty paliwowej, o której mowa w ust. 1, w tym dokumenty potwierdzające ilość paliw silnikowych lub gazu, o którym mowa art. 37h mając na uwadze zapewnienie jednolitości informacji składanych przez podmioty, o których mowa w art. 37j, oraz zapewnienie możliwości kontroli wysokości dokonywanych wpłat.

Art. 37p. Dyrektor izby celnej, o którym mowa w art. 37o ust. 1, przekazuje kwoty pobranej opłaty paliwowej na rachunek Funduszu, w terminie 14 dni od dnia jej pobrania.

Art. 37q. Do ponoszenia i postępowania w sprawie opłaty paliwowej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 1997 r. Nr 137, poz. 926, Nr 160, poz. 1083, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 11, poz. 95, Nr 92, poz. 1062, z 2000 r. Nr 94, poz. 1037, Nr 116, poz. 1216, Nr 120, poz. 1268, Nr 122, poz. 1315, z 2001 r. Nr 16, poz. 166, Nr 39, poz. 459, Nr 42, poz. 475, Nr 110, poz. 1189, Nr 125, poz. 1368, Nr 130, poz. 1452, z 2002 r. Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr

169, poz. 1387 oraz z 2003 r. Nr 130, poz. 1188, Nr 137, poz. 1302 i Nr 170, poz. 1660), z zastrzeżeniem art. 37o ust. 3.”

Art. 2.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r.

Uzasadnienie

Przedstawiony projekt nowelizacji ustawy z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2001r Nr 110, poz. 1192 z późn. zm.) stanowi dostosowanie przepisów rozdziału 5 b w/w ustawy, zawierającego regulacje w zakresie opłaty paliwowej do przepisów ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 29 , poz. 257).

Dotychczasowe rozwiązania w zakresie opłaty paliwowej są oparte na mechanizmie poboru podatku akcyzowego, wynikającym z ustawy z dnia 8 stycznia 1993r. o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 11, poz. 50 z późn. zm.). Tytułem przykładu można wskazać, iż zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, obowiązek zapłaty opłaty paliwowej ciąży na producencie paliw silnikowych, importerze tych paliw oraz na sprzedawcy gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych przystosowanych technicznie do zasilania tym paliwem. Jest to co do zasady obowiązek pokrywający się z obowiązkiem podatkowym w podatku akcyzowym powstającym w przypadku paliw silnikowych, określonym w obecnie obowiązujących przepisach o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym. Przepisy te tracą jednak moc z dniem 1 maja 2004r, a regulacje dotyczące podatku akcyzowego zostały ujęte w nowej ustawie o podatku akcyzowym.

W/w ustawa o podatku akcyzowym wprowadza nowe rozwiązania w zakresie powstania obowiązku podatkowego, również w przypadku tzw. nabycia wewnątrzspółnotowego. Z dniem bowiem przystąpienia Polski do Unii Europejskiej pojęcie importu będzie się odnosiło wyłącznie do przywozu wyrobów z krajów nie należących do Unii Europejskiej, zaś przywóz wyrobów z krajów należących do Wspólnoty Europejskiej będzie określany jako nabycie wewnątrzspółnotowe. W konsekwencji, aby zachować analogię w rozwiązaniach przyjętych przez ustawodawcę w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym istnieje potrzeba dostosowania tych przepisów do przepisów nowej ustawie o podatku akcyzowym, a co za tym idzie obowiązek opłaty paliwowej winien dotyczyć również podmiotów dokonujących nabycia wewnątrzspółnotowego.

Mając na uwadze, iż przepisy ustawy o podatku akcyzowym odmienne regulują także inne kwestie dotyczące podatku akcyzowego, a mające wpływ na zasady poboru opłaty paliwowej, niniejsza nowelizacja wprowadza regulacje usuwające kolizje pomiędzy tymi ustawami w zakresie: podmiotów zobowiązanych do uiszczenia opłaty paliwowej, momentu powstania obowiązku zapłaty opłaty paliwowej oraz podstawy obliczenia wysokości opłaty paliwowej.

Dotychczasowe przepisy wiążą podstawę wysokości opłaty paliwowej z ilością paliw silnikowych, od których producent albo importer paliw silnikowych są obowiązani zapłacić podatek akcyzowy. Mając na uwadze, że nowe przepisy o podatku akcyzowym poprzez możliwość stosowania procedury zawieszenia poboru akcyzy, rozszerzają krąg podmiotów obowiązanych do uiszczenia podatku akcyzowego, na różnych szczeblach obrotu, konieczne stało się, dla zachowania założeń przyjętych dla wprowadzenia opłaty paliwowej (ponoszenie opłaty paliwowej przez podmioty na tzw. pierwszym szczeblu obrotu, wprowadzające po raz pierwszy paliwo na rynek krajowy) wskazanie innej podstawy obliczenia wysokości opłaty. W związku z powyższym w art. 371 w ust. 1 określono, iż podstawą obliczenia opłaty paliwowej w przypadku paliw silnikowych jest ilość paliw : sprzedanych, przemieszczonych poza teren zakładu, w którym zostały wyprodukowane, importowanych lub nabytych w drodze nabycia wewnątrzspółnotowego.

Ponadto mając na uwadze, potrzebę realizacji zobowiązań wynikających z umów międzynarodowych dotyczących międzynarodowego transportu drogowego, zmiana treści art. 371 spowodowała potrzebę uzupełnienia projektu o w/w zwolnienia.

Rozwiązania zawarte w niniejszym projekcie, nie zmieniają zatem założeń przyjętych do konstrukcji poboru opłaty paliwowej, umożliwiając - poprzez dostosowanie regulacji w tym zakresie do nowych przepisów ustawy o podatku akcyzowym - pobór tej opłaty na dotychczasowym poziomie.

Projekt ustawy jest zgodny z regulacjami Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Cel wprowadzenia nowelizacji ustawy.

Dostosowanie zasad poboru opłaty paliwowej, której mechanizm poboru został oparty na mechanizmie poboru podatku akcyzowego do nowych regulacji w zakresie podatku akcyzowego- wynikających z ustawy z dnia 23 stycznia 2004r. o podatku akcyzowym.

2. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny.

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, koncesjonariusze.
- Producenci i importerzy paliw silnikowych, podmioty dokonujące nabycia wewnątrzspółnotowego paliw silnikowych, sprzedawcy gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetowe i sektora publicznego.

Opłata paliwowa jest opłatą pobieraną od dnia 1 stycznia 2004r. tj. z od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 14 listopada 2003r o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 217, poz. 2124). Mając na uwadze cel i zakres przedmiotowy nowelizacji, opisany w pkt. 1 powyżej należy przyjąć, iż zasady poboru opłaty paliwowej związane z usunięciem kolizji z nową ustawą o podatku akcyzowym nie wywołają zmian w dochodach i wydatkach sektora publicznego. Z tych przyczyn zakłada się, iż wpływy z tytułu opłaty paliwowej będą utrzymywać się na dotychczasowym poziomie.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Zachowanie dodatkowych środków na drogi winno skutkować zwiększeniem miejsc pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

Zachowanie środków na finansowanie zadań drogowych pozwoli zwiększyć potencjał i możliwości wykonawcze polskich firm drogowo-mostowych, projektowych i nadzoru. Powyższe spowoduje poprawę konkurencji na terenie Polski jak i stworzy możliwości, żeby firmy polskie również na rynku unijnym znalazły należne miejsce.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Ustawa będzie miała wpływ na zamierzenia rozwoju regionalnego.

Zachowanie na dotychczasowym poziomie wpływów z opłaty paliwowej, ma zapewnić realizację celów jakim służyło uchwalenie ustawy z dnia 14 listopada 2003r o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. Nr 217, poz. 2124), która wprowadziła w życie regulacje w zakresie opłaty paliwowej. Te cele są nadal aktualne, gdyż zwiększenie środków na budowę i modernizację dróg krajowych, zapewni realizację inwestycji drogowych w poszczególnych regionach, co z kolei usprawni transport drogowy, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, a tym samym stworzy warunki dla potencjalnych inwestorów. Zwiększone nakłady na drogi pozwolą skonsumować zarówno środki wspólnotowe, ujęte w programach strukturalnych, jak również przeznaczone na rozwój poszczególnych regionów.

W oparciu o istniejące plany budowy autostrad i głównych dróg praktycznie we wszystkich regionach kraju będą przeprowadzane inwestycje drogowe objęte programem rządowym, które spowodują ożywienie przedsiębiorczości w tych regionach, a co za tym idzie wzrost gospodarczy powodujący wzrost zatrudnienia i dochodów ludności.

Warszawa, dnia 19 kwietnia 2004 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym z prawem Unii Europejskiej

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. - Regulamin Sejmu (M.P. z 2002 r. Nr 23, poz. 398, z późn. zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Przedmiotem projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym jest dostosowanie przepisów rozdziału 5b ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym do terminologii i rozwiązań ustawy z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym. Projekt uzupełnia także zakres podmiotowy regulacji o podmioty dokonujące wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów oraz wprowadza możliwość zwalniania z obowiązku zapłaty opłaty paliwowej przewoźników międzynarodowych, zgodnie z postanowieniami międzynarodowych umów w sprawie transportu drogowego.

2. Stan prawa wspólnotowego materii objętej projektem

Materię projektu należy rozpatrywać w kontekście zasady swobodnego przepływu towarów, ustanowionej przez przepisy art. 28 i 29 Traktatu

ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE). Zgodnie z tą zasadą, w handlu pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej zakazane są wszelkie ograniczenia ilościowe oraz środki o charakterze równoważnym.

3. Układ Europejski

Układ ustanawiający stowarzyszenie Polski ze Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi (Układ Europejski) w art. 68 zawiera zobowiązanie Polski do zbliżania tworzonego prawa z obowiązującym ustawodawstwem wspólnotowym. Wśród dziedzin, w których zbliżanie prawa ma szczególne znaczenie, art. 69 Układu wymienia opodatkowanie.

4. Traktat akcesyjny

Traktat o przystąpieniu Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej do Unii Europejskiej (Traktat akcesyjny) nie przewiduje dla Polski okresów przejściowych w odniesieniu do materii regulowanej w opiniowanym projekcie.

5. Analiza przepisów projektu

Stanowiące treść projektu nowe brzmienie rozdziału 5b ustawy dotyczy ustanowienia opłaty od wprowadzania na polski rynek paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów silnikowych, nazwanej opłatą paliwową. Z punktu widzenia zgodności z zasadą swobodnego przepływu towarów, podstawowe znaczenie ma ocena, czy ustanawiany instrument nie ma charakteru dyskryminującego wobec towarów oferowanych przez przedsiębiorców z innych państw członkowskich. Ponieważ przepis art. 1 pkt. 1 projektu odnośnie proponowanego brzmienia przepisu art. 37j ustawy stanowi, że w jednakowym wymiarze obowiązani do ponoszenia opłaty są zarówno producenci, jak i importerzy oraz dokonujący wewnątrzspółnotowego nabycia paliw silnikowych oraz sprzedawcy detaliczni gazu wykorzystywanego do celów napędowych, bez różnicowania ich ze względu na pochodzenie towarów ani samych przedsiębiorców, wymóg niedyskryminacji nie został naruszony. Ustanawiany instrument jest więc zgodny z zasadą swobodnego przepływu towarów.

Dodatkowo, uzupełnienie istniejącego w obowiązującej ustawie katalogu podmiotów zobowiązanych do ponoszenia opłaty o dokonujących

wewnątrzspółnotowego nabycia pozwoli na uniknięcie luki prawnej, jaka powstałaby z dniem uzyskania przez Polskę członkostwa w UE.

6. Konkluzje

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym jest zgodny z obowiązującym prawem Unii Europejskiej i obowiązkiem dostosowawczym wynikającym z Układu Europejskiego.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Lech Czapla

Deskryptory bazy REX: autostrada, podatek, transport, Unia Europejska

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 19 kwietnia 2004 r.

Cena 0,57 zł + 22% VAT

