



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja

Druk nr 3040

SPRAWOZDANIE
KOMISJI INFRASTRUKTURY

**o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy
o autostradach płatnych oraz o Krajowym
Funduszu Drogowym (druk nr 2870).**

Sejm na 77. posiedzeniu w dniu 17 czerwca 2004 r. - zgodnie z art. 39 ust. 2 Regulaminu Sejmu - skierował powyższy projekt ustawy do Komisji Infrastruktury w celu rozpatrzenia.

Komisja Infrastruktury po rozpatrzeniu tego projektu ustawy na posiedzeniach w dniach 23 i 29 czerwca 2004 r.

wnosi:

Wysoki Sejm uchwalić raczy załączony projekt ustawy.

Warszawa, dnia 29 czerwca 2004 r.

Sprawozdawca

Przewodniczący Komisji

/-/Grzegorz Tuderek

/-/Janusz Piechociński

Projekt

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 oraz 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) art. 37h otrzymuje brzmienie:

- „Art. 37h. 1. Wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanych do napędu pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym podlega opłacie, zwanej dalej „opłatą paliwową”.
2. Przez wprowadzenie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, o których mowa w ust. 1, rozumie się czynności podlegające opodatkowaniu podatkiem akcyzowym, których przedmiotem są te paliwa silnikowe oraz gaz.
3. Paliwami silnikowymi oraz gazem, o których mowa w ust. 1, są produkty o następujących symbolach PKWiU i odpowiadających im kodach CN:

Lp.	Symbol PKWiU	Nazwa produktu
1.	bez względu na symbol PKWiU	gaz płynny - propan, butan, mieszaniny propan-butan oraz inne gazy służące do napędu pojazdów samochodowych
2.	23.20.11-00.1 23.20.11-00.2	paliwa silnikowe benzynowe
3.	23.20.15	oleje napędowe
4.	bez względu na symbol PKWiU	wyroby przeznaczone do użycia jako paliwa do silników samochodowych”;

2) art. 37j-37l otrzymują brzmienie:

„Art. 37j. 1. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej od paliw silnikowych oraz gazu, o których mowa w art. 37h, ciąży na:

- 1) producencie paliw silnikowych lub gazu albo

- 2) importerze paliw silnikowych lub gazu, albo
- 3) podmiocie dokonującym nabycia wewnątrzwspólnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych lub gazu, albo
- 4) innym podmiocie podlegającym na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w podatku akcyzowym od paliw silnikowych oraz gazu.

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

3. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, wykaz umów, o których mowa w ust. 3.

Art. 37k. 1. Obowiązek zapłaty opłaty paliwowej powstaje z dniem, w którym podmioty, o których mowa w art. 37j ust. 1, są obowiązane do zapłaty podatku akcyzowego od paliw silnikowych oraz gazu, o których mowa w art. 37h.

2. W przypadku poddania danej ilości paliwa silnikowego, od której zapłacono opłatę paliwową, dalszym procesom, w wyniku których nastąpiło zwiększenie ilości tego paliwa, opłacie paliwowej podlega uzyskana nadwyżka tego paliwa.

Art. 37l. 1. Podstawą obliczenia wysokości opłaty paliwowej jest ilość paliw silnikowych lub gazu, o których mowa w art. 37h, od jakich podmioty, o których mowa w art. 37j ust. 1, są obowiązane zapłacić podatek akcyzowy.

2. Opłata paliwowa nie zwiększa podstawy opodatkowania podatkiem akcyzowym z tytułu importu wyrobów akcyzowych.”;

3) w art. 37m:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

4) w art. 37n w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„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, 3 i 4 oraz ust. 2,”;

5) w art. 37o:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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, 3 i 4 oraz 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.”

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

6) art. 37q otrzymuje brzmienie:

„Art. 37q. Do opłaty paliwowej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 1997 r. Nr 137, poz. 926 i Nr 160, poz. 1083, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 11, poz. 95 i Nr 92, poz. 1062, z 2000 r. Nr 94, poz. 1037, Nr 116, poz. 1216, Nr 120, poz. 1268 i 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 i Nr 130, poz. 1452, z 2002 r. Nr 89, poz. 804, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i 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 po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Jarosław Pietras

Sekr.Min.JP- 646 /04/DPE/jg

Warszawa, dnia 1 lipca 2004 r.

**Pan
Janusz Piechociński
Przewodniczący Komisji
Infrastruktury
Sejm RP**

Opinia o zgodności sprawozdania Komisji Infrastruktury o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (druk nr 3040) z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. nr 106, poz. 494) oraz art. 42 ust. 4 i art. 43 ust. 1 i 3 Regulaminu Sejmu, przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedstawionym projektem (nr INF-150-201-04) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Na mocy art. 1 projektowanej ustawy dodaje się do ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2001 r. nr 110, poz. 1192 z późn. zm.) przepisy wprowadzające opłatę paliwową. Zgodnie z brzmieniem art. 37h wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu wykorzystywanego do napędu pojazdów samochodowych przystosowanych technicznie do zasilania tym paliwem, podlega opłacie paliwowej.

Przepisy wprowadzające opłatę paliwową należy przeanalizować pod kątem ich zgodności z przepisami art. 28-30 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską dotyczącymi swobody przepływu towarów. Przepis art. 28 i 29 Traktatu wprowadza zakaz ograniczeń ilościowych w imporcie i w eksporcie oraz wszelkich środków o skutku równoważnym między państwami członkowskimi.

Biorąc pod uwagę charakter opłaty paliwowej oraz zakres podmiotowy objęty jej zastosowaniem, w szczególności fakt, iż obowiązek jej zapłaty ciąży zarówno na producencie jak i importerze paliw silnikowych, należy stwierdzić, iż wprowadzana ona jest w sposób niedyskryminacyjny zarówno wobec podmiotów krajowych jak i pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej. Dlatego też należy uznać przepisy wprowadzające opłatę paliwową za niesprzeczne z prawem wspólnotowym.

Jednocześnie trzeba wskazać na dyrektywę Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz. Urz. WE nr L 283, 31/10/2003), która wprowadza opodatkowanie wszystkich produktów energetycznych, w tym tych używanych jako paliwa samochodowe, w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania wspólnego rynku oraz w celu osiągnięcia celów innych wspólnotowych polityk. Załącznik 1 do dyrektywy 2003/96/WE określa minimalne stawki opodatkowania paliw samochodowych za tonę. Należy zwrócić uwagę na przepisy tej dyrektywy tak, aby zagwarantować przestrzeganie minimalnego poziomu stawek w niej określonych. Pragnę zwrócić uwagę, iż zgodnie z brzmieniem art. 4 dyrektywy poziom opodatkowania w niej określony stanowi całkowitą kwotę opłat pobranych jako podatki pośrednie (z wyłączeniem podatku od wartości dodanej) wyliczoną bezpośrednio lub pośrednio na podstawie ilości produktów energetycznych i energii elektrycznej w momencie przekazania do konsumpcji. Dlatego wysokość opłaty paliwowej powinna być obliczona przy uwzględnieniu innych opłat nałożonych na paliwa samochodowe. W szczególności chodzi o uwzględnienie projektu dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2003/96/WE w sprawie możliwości przyznania określonym państwom członkowskim czasowych wyłączeń lub obniżek stawek podatkowych w odniesieniu do wyrobów energetycznych i energii, w której Komisja Europejska zaproponowała Polsce okresy przejściowe na dostosowanie krajowego poziomu opodatkowania oleju napędowego wykorzystywanego do celów napędowych do nowych minimalnych stawek.

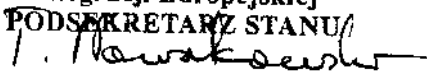
II. Zgodnie z art. 1 pkt 1 (wprowadza on nowe brzmienie art. 37h ust. 3 obowiązującej ustawy) projektowanej ustawy paliwami silnikowymi oraz gazem są produkty o symbolach PKWiU i odpowiadających im kodach CN, przy czym tabela zawiera jedynie symbol PKWiU.

Istotną kwestią jest przechodzenie z klasyfikacji PKWiU na CN. Otrzymanie przez przedsiębiorcę od Głównego Urzędu Statystycznego odpowiednika klasyfikacji PKWiU w CN i odwrotnie jest płatne. Sytuacja ta może stanowić barierę w swobodnym przepływie towarów w rozumieniu art. 28 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Jednocześnie podkreślić należy, że wszystkie dyrektywy wspólnotowe dotyczące podatku akcyzowego bardzo precyzyjnie wymieniają kategorie towarów objętych tym podatkiem, posługując się przy tym klasyfikacją z nomenklatury scalonej (CN), która jest stosowana także przez poszczególne państwa członkowskie w przepisach krajowych implementujących rozwiązania prawa wspólnotowego.

W związku z powyższym w celu uniknięcia potencjalnych problemów w stosowaniu tego przepisu wydaje się zasadne uzupełnienie tabeli o symbole CN a nie tylko odwoływanie się do nich.

III. **W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, iż przedłożony projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z up. Sekretarza Komitetu
z poważaniem,
Integracji Europejskiej
PODSEKRETARZ STANU

Tomasz Nowakowski

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Krzysztof Opawski
Minister Infrastruktury

Pan Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów