



Wprowadzony nowelizacją ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym nowy mechanizm finansowania inwestycji z zakresu dróg krajowych z wykorzystaniem środków KFD wymusza szczególną troskę o zapewnienie stabilnych i stałych źródeł zasilania funduszu.

Źródłami zasilenia Krajowego Funduszu Drogowego są:

- 1) wpływy z opłaty paliwowej;
- 2) refundacje środków z budżetu UE;
- 3) wpływy z emisji obligacji - tzw. obligacje infrastrukturalne;
- 4) wpływy z kredytów z międzynarodowych instytucji finansowych (aktualnie głównie EBI);
- 5) wpływy z opłat za przejazd autostradami, po wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłat także wpływy z opłaty elektronicznej;
- 6) wpływy z tzw. systemu winietowego;
- 7) dotacje z budżetu państwa;
- 8) pozostałe wpływy (np. wpłaty od koncesjonariuszy).

Z wymienionego powyżej katalogu wpływów jedynie wpływy z opłaty paliwowej oraz z opłat za przejazd po drogach krajowych (zarówno z winiet jak i myta) mają charakter stały. W związku z tym szczególnym zainteresowaniem objęto te dwie grupy wpływów. Aktualnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad realizując szeroki program inwestycyjny podejmuje jednocześnie działania mające na celu dostosowanie autostrad do poboru opłat. Ponadto w grudniu 2009 r. ogłoszony został przetarg na wdrożenie oraz eksploatację Krajowego Systemu Poboru Opłat, który obejmował będzie pobór opłat w systemie elektronicznym od samochodów ciężarowych na wybranej sieci dróg krajowych oraz pobór opłat w systemie manualnym od samochodów osobowych na autostradach.

Zmiany w przepisach z zakresu drogownictwa (II) KFD i opłata paliwowa

Utworzono: wtorek, 14, grudzień 2010 08:09 Agnieszka Krupa

Natomiast w odniesieniu do wpływów z opłaty paliwowej zasadnicze zmiany w ich wysokości wymagają zmian ustawowych, bowiem stawka opłaty określona jest bezpośrednio w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.).

Jednak powiększenie stawki opłaty paliwowej jest obciążeniem każdego użytkownika dróg, w związku z czym decyzje w tej sprawie nie powinny być podejmowane pochopnie. Dokonując analizy możliwości i zasadności podniesienia stawek opłaty paliwowej resort infrastruktury kierował się przesłanką, aby w jak najmniejszym stopniu ta podwyżka dotknęła nabywców paliw. Dlatego zdecydowano się na wdrożenie ustawą o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym przepisów dyrektywy 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. UE L 283 z 31.10.2003, str. 51, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 9, t. 1, str. 405, z późn. zm.). Dyrektywa ta zobowiązuje państwa członkowskie UE do ustalania poziomu opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej nie niższego niż minimalne poziomy opodatkowania określone w załączniku nr I tabeli A do ww. dyrektywy. Zgodnie z dyrektywą poziom minimalnego opodatkowania wynosi dla:

- 1) benzyny bezołowiowej o kodach CN: 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 i 2710 11 49 - 359 euro za 1 000 litrów;
- 2) oleju napędowego o kodach CN: 2710 19 41 do 2710 19 49 - 330 euro za 1 000 litrów.

Zgodnie z wynegocjowanym przez Polskę okresem przejściowym w zakresie stosowania dyrektywy 2003/96/WE od dnia 1 stycznia 2008 r. poziom opodatkowania podatkiem akcyzowym oleju napędowego, wykorzystywanego jako materiał pędny, nie może być niższy niż 274 euro za 1 000 litrów, od dnia 1 stycznia 2010 r. - nie niższy niż 302 euro za 1 000 litrów, aby z dniem 1 stycznia 2012 r. osiągnąć poziom 330 euro za 1 000 litrów. W świetle dyrektywy dla benzyny bezołowiowej stawka podatku akcyzowego wynosi 359 euro. Okres przejściowy w tym zakresie dla Polski skończył się z dniem 1 stycznia 2009 r.

Obowiązujące w 2009 r. stawki podatku akcyzowego przewidziane w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz.U. z 2009 r. Nr 3, poz. 11, z późn. zm.) były zgodne z przepisami dyrektywy 2003/96/WE oraz wynegocjowanym okresem przejściowym i wynosiły:

- 1) dla benzyn silnikowych o kodach CN 2710 11 45 lub 2710 11 49 - 1 565 zł za 1 000 litrów;
- 2) dla olejów napędowych o kodzie CN 2710 19 41 - 1 048 zł za 1 000 litrów.

Zgodnie z art. 37h ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, z wyłączeniem biokomponentów, stanowiących samoistne paliwa, wykorzystywanych do napędu pojazdów, podlega opłacie paliwowej. Opłata paliwowa stanowi przychód

Zmiany w przepisach z zakresu drogownictwa (II) KFD i opłata paliwowa

Utworzono: wtorek, 14, grudzień 2010 08:09 Agnieszka Krupa

Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego, z tym że kwota stanowiąca 80% opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, a kwota stanowiąca 20% tej opłaty - przychód Funduszu Kolejowego.

Opłacie paliwowej podlegają:

- 1) benzyny silnikowe o kodach: CN 2710 11 45 i CN 2710 11 49;
- 2) oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 41;
- 3) gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe oraz gazowe węglowodory alifatyczne skroplone i w stanie gazowym, przeznaczone do napędu pojazdów samochodowych o kodach: CN 2711 i CN 2901;
- 4) wyroby przeznaczone do napędu pojazdów samochodowych, z wyłączeniem stanowiących samoistne paliwa biokomponentów w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz.U. Nr 169, poz. 1199, z późno zm.) - bez względu na kod CN.

W 2009 r. stawka opłaty paliwowej wynosiła 115,76 zł za tonę wszystkich ww. paliw silnikowych i gazów.

Zgodnie z preambułą dyrektywy w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej państwa członkowskie spełniają wymagania odnośnie do minimalnych poziomów opodatkowania, jeżeli całość pobranych przez nie, jako podatki pośrednie, opłat nie jest niższa od wspólnotowych minimalnych poziomów opodatkowania. Zatem opłata paliwowa jest jednym z czynników mających wpływ na wypełnienie wymogu minimalnego opodatkowania. Dlatego przyjęto, że wynikająca z dyrektywy 2003/96/WE konieczność wypełnienia kryterium wspólnotowego minimalnego opodatkowania w stosunku do oleju napędowego zostanie zrealizowana przez podwyższenie stawki opłaty paliwowej bez zmiany stawki podatku akcyzowego.

Dla państw członkowskich, które nie przyjęły euro, wartość euro wyrażona w walutach krajowych mająca zastosowanie do wartości poziomów opodatkowania jest ustalana raz w roku. Stosuje się kursy obowiązujące w pierwszym dniu roboczym października, opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Kursy te stosuje się od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego. Zgodnie z opublikowanymi w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej Nr 237C z dnia 2 października 2009 r. kursami walutowymi euro, obowiązujący w pierwszym dniu roboczym października 2009 r. kurs 1 euro wynosi 4,245 zł.

Przyjmując kurs 1 euro - 4,245 zł, minimalna stawka opodatkowania wymagana od dnia 1 stycznia 2010 r. dla oleju napędowego powinna wynosić 1 281,99 zł za 1 000 litrów. Na poziom minimalnego opodatkowania składają się poziom stawki podatku akcyzowego oraz stawki opłaty paliwowej, które wynoszą odpowiednio 1 048 zł za 1 000 litrów i 92,61 zł za 1 000 litrów, co dawało łączną kwotę 1 140,61 zł za 1 000 litrów. Różnica między wymaganą minimalną stawką opodatkowania a obowiązującym poziomem opodatkowania oleju napędowego wynosiła 141,38 zł za 1 000 litrów. Zatem o tę różnicę między minimalną stawką opodatkowania wymaganą

Zmiany w przepisach z zakresu drogownictwa (II) KFD i opłata paliwowa

Utworzono: wtorek, 14, grudzień 2010 08:09 Agnieszka Krupa

przepisami dyrektywy 2003/96/WE a obowiązującym wówczas poziomem opodatkowania dokonano podwyższenia stawki opłaty paliwowej dla oleju napędowego, która począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r. wynosi 233,99 zł za 1 000 litrów.

Agnieszka Krupa
Ministerstwo Infrastruktury
Departament Dróg i Autostrad